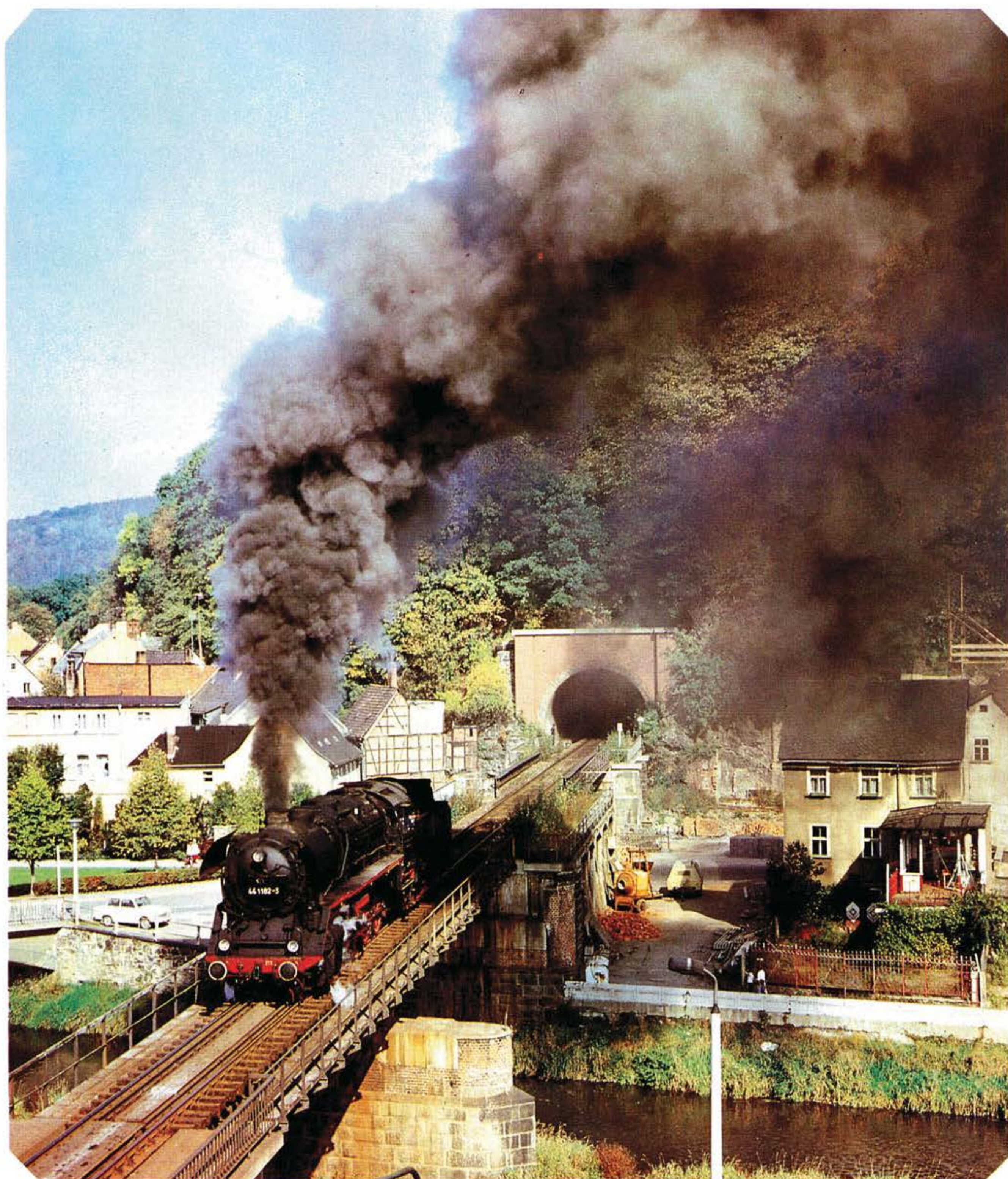
5/87

transpress

modell eisenbahner

eisenbahn-modellbahn-zeitschrift · ISSN 0026-7422 · Preis 1.80 M

Messeneuheiten



Ein Jahrhundert Geithain – Leipzig

Am 30. April 1887 wurde die „Staatseisenbahn" Geithain – Leipzig feierlich eröffnet. Viel Debatten hatte es über das Für und Wider dieser Bahn gegeben. Doch bereits 11 Jahre nach der Inbetriebnahme verkehrten auf dieser Strecke täglich 41 Züge – für damalige Verhältnisse eine beachtliche Zahl. Nach und nach erfolgte der zweigleisige Ausbau einzelner Streckenabschnitte.
Während der letzten 40 Jahre wuchs die Bedeutung dieser Strecke vor allem durch den Aufbau neuer und leistungsfähiger Industriebetriebe weiter. Heute fahren hier 35 Personen-, 11 Eil- und Schnellzüge sowie vier Gex- und zwei Nahgüterzüge. Bereits Ende der 60er Jahre wurde der Traktionswechsel auf dieser Strecke abgeschlossen. Heute gehören Lokomotiven der Baureihe 110, 112, 114, 118 und 132 zum täglichen Bild. Zuverlässig bewältigen sie auch zwischen Geithain und Leipzig die ständig steigenden Transportaufgaben.

1 Ein Personenzug, gezogen von der Lokomotive 132 450, verläßt den ehemaligen und heutigen Haltepunkt Tautenhain, der gleichzeitig Blockstelle ist.

2 Noch immer erfüllt er seine Funktion: der Güterschuppen in Bad Lausick.

3 Das Empfangsgebäude von Geithain. Rechtzeitig zum 100jährigen Jubiläum zeigt es sich im neuen Gewand.

4 Der Nahgüterzug 65631 bei Tautenhain; im Hintergrund der Ort!

5 Die Werkbahn der Ziegelwerke Geithain. Dieser Zug wird von einer Lokomotive des V 10C aus dem LKM Babelsberg gezogen.

1



2



3



4



5



modell eisenbahner

inhalt

5/87

eisenbahn-modellbahn-zeitschrift
36. Jahrgang



transpress
VEB Verlag für Verkehrswesen
Berlin

ISSN 0026-7422

modelleisenbahner

eisenbahn

modellbahn

Titelbild
Dampflokomotiven werden auf den regelspurigen Strecken der Deutschen Reichsbahn immer rarer. Die Streckenelektrifizierung fordert ihren Tribut. Doch schon immer gefragt waren besonders interessante Aufnahmen von der Dampfeisenbahn, zu denen sicherlich auch diese gehört: Scheinanfahrt der Lokomotive 44 1182 aus dem Greizer Schloßbergtunnel.
Foto: V. Jacobi, Römersgrün

Redaktion
Verantwortlicher Redakteur: Ing. Wolf-Dietger Machel
Redakteur: Dipl.-Ing. oec. Hans-Joachim Wilhelm
Redaktionelle Mitarbeiterin: Gisela Neumann
Gestaltung: Ing. Inge Biegholdt
Anschrift: Redaktion „modelleisenbahner" Französische Str. 13/14; PSF 1235, Berlin, 1086
Telefon: 2 04 12 76
Fernschreiber: Berlin 11 22 29
Telegrammadresse: transpress Berlin
Zuschriften für die Seite „DMV teilt mit" (also auch für „Wer hat – wer braucht?") sind nur an das Generalsekretariat des DMV, Simon-Dach-Str. 10, Berlin, 1035, zu senden.
Herausgeber
Deutscher Modelleisenbahn-Verband der DDR



Erscheint im transpress VEB Verlag für Verkehrswesen Berlin
Verlagsdirektor: Dr. Harald Böttcher
Lizenz Nr. 1151
Druck: (140) Druckerei Neues Deutschland, Berlin
Erscheint monatlich;
Preis: Vierteljährlich 5,40 M.
Auslandspreise bitten wir den Zeitschriftenkatalogen des „Buchexport", Volkseigener Außenhandelsbetrieb der DDR, Postfach 160, DDR - 7010 Leipzig, zu entnehmen.
Nachdruck, Übersetzung und Auszüge sind nur mit Genehmigung der Redaktion gestattet.
Art.-Nr. 16330
Verlagspostamt Berlin
Redaktionsschluß: 2. 4. 1987
Geplante Auslieferung: 8. 5. 1987

Geplante Auslieferung des Heftes 6/87: 4. 6. 1987

Anzeigenverwaltung
VEB Verlag Technik Berlin
Für Bevölkerungsanzeigen alle Anzeigenannahmestellen in der DDR, für Wirtschaftsanzeigen der VEB Verlag Technik, Oranienburger Str. 13–14, PSF 201, Berlin, 1020

Bestellungen sind zu richten: in der DDR: sämtliche Postämter und der örtliche Buchhandel; im Ausland: der internationale Buch- und Zeitschriftenhandel, zusätzlich in der BRD und in Westberlin: der örtliche Buchhandel, Firma Helios Literaturvertrieb GmbH, Eichborndamm 141–167, 1000 Berlin (West) 52 sowie Zeitungsvertrieb Gebrüder Petermann GmbH & Co KG, Kurfürstenstr. 111, 1000 Berlin (West) 30
Auslandsbezug wird auch durch den Buchexport Volkseigener Außenhandelsbetrieb der Deutschen Demokratischen Republik, Leninstraße 16, DDR - 7010 Leipzig, und den Verlag vermittelt.

Leser schreiben

Auswertung, Anerkennungen, Anregungen

Die Auswertung des Modellbahnwettbewerbes und der damit verbundene Erfahrungsaustausch der Modellbauer wurden traditionsgemäß auch für das Jahr 1986 durch die Wettbewerbs- und Technische Kommission gemeinsam vorbereitet und gestaltet. Die AG Weißwasser sorgte für entsprechende Arbeitsräume. 32 Freunde aus 19 Arbeitsgemeinschaften waren der Einladung für den 14. Februar 1987 gefolgt. 20 Teilnehmern des Modelleisenbahnwettbewerbes wurden u. a. die Teilnehmerurkunden übergeben. Drei Teilnehmer erreichten Diplome. Von den zum XXXIII. Internationalen Modellbahnwettbewerb delegierten Modellen erreichte Freund Symank einen 2. Preis. Der Dank für die Teilnahme und der Aufruf zur weiteren Mitarbeit kamen an!

In Auswertung der bezirklichen und des internationalen Wettbewerbes wurde besonders auf folgende Schwerpunkte und Tendenzen verwiesen:

- Es sind hohe Maßstäbe an Funktion, z. B. Fahrverhalten, zu stellen.
- Es bestehen Reserven in der Qualität – Exaktheit der Ausführung, Detaillierung, Sauberkeit, Farbgebung –.
- Spitzenmodelle zeichnen sich durch weitestgehende Beherrschung der Metallverarbeitungstechnik, Gießtechnik, Ätztechnik, Kunststoffbearbeitung sowie alle möglichen Kombinationen untereinander aus.
- Erkenntnisse des praktischen Modellbahnbetriebes werden möglichst in Funktionslösungen umgesetzt.

Besonderer Dank gilt dem Freund Hans-Ullrich Schöne vom BV Dresden für seinen Vortrag über die Herstellung von Teilen aus Gießharz. Anhand vieler Beispiele veranschaulichte er, wie für einfache und komplizierte Teile Formen aus Silikonkautschuk hergestellt werden und wie das Gießen erfolgt. Abschließend besuchten die Teilnehmer die Modelleisenbahn-Ausstellung der AG 2/26 Weißwasser.

S. Brogsitter, Vors. der TK im BV Cottbus

Zum 85. von „Korl Loitz"

Am 8. September 1906 fuhr erstmalig ein Zug auf der Strecke Loitz – Toitz-Rustow. Wenn die Strecke mit ihren 7,2 km auch sehr kurz ist, so hat sie doch die Zeiten überdauert und heute wieder zunehmende Bedeutung für die Industrie der Stadt Loitz.

Aus Anlaß des 80jährigen Bestehens von „Korl Loitz", wie diese Bahn durch die Loitzer Einwohner genannt wird, hat die Ortsgruppe Loitz des Kulturbundes der DDR eine kurzweilige Broschüre über die Geschichte dieser Bahn herausgegeben. Verfasser ist Dr. Werner Hormann von der Ernst-Moritz-Arndt-Universität Greifswald.

Interessenten können diese Broschüre gegen Einsendung von 5,– M per Postanweisung an Manfred Ohlrich, Goethestraße 26, Loitz, 2033, erhalten. Bitte deutliche Absenderangabe. Der Versand erfolgt umgehend.

Mo.



Wiederum dabei...

... sind wir bei der großen Solidaritätsaktion des Verbandes der Journalisten auf dem Berliner Alexanderplatz. Am 28. August 1987 werden die Redaktion „me", andere Redaktionen und die Vertriebsabteilung des transpress VEB Verlag für Verkehrswesen vertreten sein. Wie in den vergangenen Jahren bieten wir u. a. Poster, Eisenbahnfotos, Literatur, Souveniers und Modelle an. Viele Arbeitsgemeinschaften haben uns bereits ihre Unterstützung zugesagt. Bitte helfen auch Sie uns diesmal für eine gute Sache. Ihre Spenden senden Sie bitte bis zum 17. August 1987 an die Redaktion.

Redaktion „me"

Wir fragen, Sie antworten

Im Heft 4/87 veröffentlichten wir eine Leserumfrage. Sollten Sie bisher unserer Bitte, sich daran zu beteiligen nicht nachgekommen sein, besteht dazu noch bis zum 30. Mai 1987 die Möglichkeit. Noch einmal sei gesagt, daß diese Umfrage in unserem gemeinsamen Interesse ist. Geht es doch darum, wertvolle Informationen darüber zu erhalten, was wir als Redaktion, aber auch der DMV bei seiner künftigen Arbeit im Interesse einer sinnvollen Freizeitbeschäftigung berücksichtigen sollte. Um so mehr Leser sich an unserer Umfrage beteiligen, desto größer ist die Chance, realistische Trends zu erkennen und die daraus abzuleitenden Schlußfolgerungen umzusetzen.

700 Jahre Mahlow

Modelleisenbahn-Ausstellung im Kulturraum des Bahnhofs Mahlow (Kreis Zossen) am 15. Mai von 15.00 Uhr bis 19.00 Uhr, am 16. Mai von 10.00 Uhr bis 12.00 Uhr und von 13.00 Uhr bis 19.00 Uhr sowie am 17. Mai von 10.00 Uhr bis 12.00 Uhr und 13.00 Uhr bis 19.00 Uhr;
am 23. und 24. Mai 1987 kleine Fahrzeug-Ausstellung von jeweils von 10.00 Uhr bis 18.00 Uhr im Bahnhof Mahlow.

AG 1/35 des DMV

Der DMV wird Mitglied des MOROP – 1966 bis 1968



1966, *Juni:* Die Meisterschaften Junger Eisenbahner finden in Potsdam statt. Dieser interessante Wettbewerb wurde bereits im Vorjahr vom Verband in den Rang eines Republikausscheides erhoben und wird 1966 erstmalig auch vom Zentralrat der FDJ, der Zentralleitung der Jungen Pioniere und vom Ministerium für Volksbildung mitgetragen. Die Meisterschaften Junger Eisenbahner sind seitdem fester Bestandteil der Jugendarbeit des DMV. Die 1964 gegründete Kommission des Präsidiums hat dafür starke Impulse gegeben. Den Grundstein für den Wettstreit junger Eisenbahner legten Freunde des BV Schwerin, besonders der damalige Vizepräsident der Rbd, Freund Martin Klemt.

Dezember: Im Reichsbahn-Erholungsheim „Ernst Thälmann" in Schwarzburg (Thüringen) findet der 1. Verbandstag des DMV statt. An ihm nehmen 113 Delegierte und 20 Ehrengäste teil. Im Rechenschaftsbericht des Präsidiums konnte eine gute Bilanz der Tätigkeit der Arbeitsgemeinschaften, der Bezirksvorstände und des Präsidiums gezogen werden. So hat sich die Anzahl der Arbeitsgemeinschaften in den zurückliegenden vier Jahren von 25 auf 119 und der Mitglieder von 237 auf 1 500 erhöht. Der Verbandstag orientierte u. a. auf eine verstärkte Jugendarbeit. Deshalb wurde auch ein dritter Vizepräsident, Freund Dipl.-Ges.-Wiss. Günter Mai, gewählt.

Chronik des DMV

Dem neugewählten Präsidium gehören an: Staatssekretär und Erster Stellvertreter des Ministers für Verkehrswesen Dipl.-Ing. oec. Helmut Scholz (†) (Präsident), Dr. Ehrhard Thiele, Prof. Dr.-Ing. Harald Kurz, Dipl.-Ges.-Wiss. Günter Mai (Vizepräsidenten), Ing. Helmut Reinert (Generalsekretär), Ing. Klaus Gerlach (†), Ing. Werner Gitt, Dipl.-Ing. oec. Heinz Horn, Dipl.-Ing. Michael Huth, Ing. Martin Klemt, Helmut Kohlberger, Horst Schobel, Ing. Rudolf Starus, Hansotto Voigt, Johannes Weigel.

1967, *März:* Durch einen tragischen Verkehrsunfall kommt am 20. März der Präsident des DMV, Staatssekretär- und Erster Stellvertreter des Ministers für Verkehrswesen, Dipl.-Ing. oec. Helmut Scholz, ums Leben.

April: Auf der 2. Präsidiumssitzung wird Vizepräsident Dr. Ehrhard Thiele als Präsident des DMV gewählt.

August: An der Reichsbahn-Schule in Lützow (Mecklenburg) findet der 1. Zentrale Erfahrungsaustausch der Vorsitzenden von Arbeitsgemeinschaften statt.

1968, *Juni:* In Dresden wird der XV. Internationale Modellbahnwettbewerb festlich begangen. Diese alljährlich stattfindende internationale Veranstaltung ist ein beliebtes und geschätztes Kräftemessen im Modellbahnbau. Die Initiative hierfür ging einst von der Zeitschrift „Der Modelleisenbahner" aus.

September: Auf dem MOROP-Kongreß in Brüssel wird der DMV als Mitglied des Modellbahn-Verbandes Europas aufgenommen.

eisenbahn kurzmeldungen

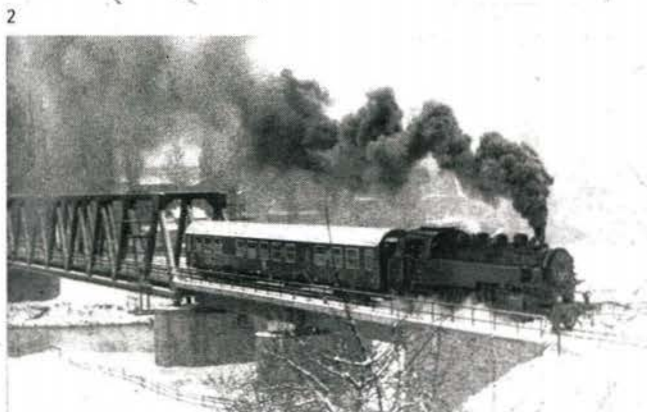
Schmalspurlokomotiven

In den letzten Monaten des vergangen Jahres wurden Voraussetzungen geschaffen, um auf der Selketalbahn auch zwischen Alexisbad und Gernrode Neubaulokomotiven der Baureihe 99.72 einzusetzen. Seit dem 13. Dezember 1986 wird der Betrieb auf dem genannten Streckenabschnitt teilweise mit diesen Fahrzeugen geführt. Bisher kamen vor allem die Lokomotiven 99 7222 (Abb. 1, am 7. März 1987 in Sternhaus-Ramberg/ Foto: S. Frenzel, Harzgerode), 99 7236 und 99 7246 nach Gernrode.
Mit der Stillegung der Strecke Wolkenstein – Niederschmiedeberg wurden die dort beheimateten Lokomotiven wie folgt umgesetzt: 99 1561 Reserve Traditionsbahn Radebeul (im Winter in Kipsdorf abgestellt), 99 1585 Cranzahl (Reserve), 99 1582 und 99 1606 (Mügeln).
me

1



2



Am 22. Februar 1987 konnte in Zwickau die Werklokomotive 86 607 (siehe „me" 2/87, S. 10–13) des VEB Steinkohlenwerk „August Bebel" Zwickau bei einer Probefahrt beobachtet werden.
Das Foto zeigt die 86 607 beim Überqueren der Muldebrücke in Richtung Pöhlau.
P. Pohl, Coswig (b. Dresden); Foto: R. Heinrich, Steinpleis

Sonderzugfahrt für UNICEF

Am 14. Februar dieses Jahres verkehrte zwischen Ostseebad Kühlungsborn West und Bad Doberan ein ganz besonderer Sonderzug des „Molli". Die Interessengemeinschaft „Eisenbahngeschichte" des Bezirksvorstandes Denkmalpflege Rostock im Kulturbund der DDR organisierte gemeinsam mit der DR eine Solidaritätsfahrt zugunsten von UNICEF.
Die DDR gehört seit 1974 zum UNICEF-Nationalkomitee, dem Internationalen Hilfswerk der Vereinten Nationen. Jährlich überweist die DDR 30 bis 40 Mill. Mark in Form von Medikamenten, Stärkungs- oder Bildungsmitteln an die Entwicklungsländer. Den mehr als 200 FDGB-Feriengästen gefiel diese Fahrt.
Eine Stadtbesichtigung in Bad Doberan, Fotoanfahrten (trotz des schlechten Wetters) und Mitfahrten auf dem Führerstand der 99 2323 für die Kleinen fanden ein reges Interesse.
Der Nutzen für hilfsbedürftige Kinder in der Welt mit einem Gesamterlös von 2 635 Mark (Fahrkarten, Spenden, Souvenirs) kann sich sehen lassen.
Mre

Mit Büfettabteil für die SŽD

Am 4. Februar 1987 wurde Vertretern der Sowjetischen Eisenbahnen der 100. Weitstrecken-Personenwagen mit Büfettabteil durch den Betriebsdirektor des VEB Waggonbau Görlitz in Moskau übergeben. Dieser Wagen stellt mit dem Büfettabteile eine Neuentwicklung dar. Abb. 3

3



zeigt die Speisenausgabe mit Vitrinen. Auf einer Probefahrt konnten sich die sowjetischen Fachleute von dem hohen Gebrauchswert dieses Wagens überzeugen.
Mit diesen Wagen dokumentieren die Görlitzer Waggonbauer die hohe Qualität und Leistungsfähigkeit ihrer Erzeugnisse. Für die SŽD stellen sie eine große Unterstützung zur Bewältigung des umfangreichen Reiseverkehrs auf ihren Strecken dar.
Thr., Foto: Foto-Film-Technik Ch. Czerny, Studio Dresden

April, April …

Viele Leser haben es gemerkt, andere haben ihn „für bare Münze" gehalten – unseren Bericht über die 20 001 im Heft 4/87. Natürlich hat es eine solche Lokomotive nie gegeben! Den Beitrag schrieb Rudolf Heym aus Suhl, der auch die hervorragende Fotomontage anfertigte.
me

Triebfahrzeuge neu geordnet

Im vergangenen Jahr haben die ČSD das Triebfahrzeug-Numerierungssystem verändert und den Anforderungen an die moderne Computertechnik angepaßt.
Folgende Übersicht enthält die bisherigen und neuen Bezeichnungen.

1. regelspurige Diesellokomotiven

bisher	neu
T 211.0	700
T 211.1	701
T 211.2	700
T 212.0	702
T 212.1	703
T 334.0	710
T 426.0	715
T 435.0	720
T 444.0	725
T 444.1	726
T 448.0	740
T 457.0	730
T 458.1	721
T 458.5	721
T 466.0	735
T 466.2	742
T 476.1	745
T 478.1	751
T 478.2	752
T 478.3	753
T 478.4	754
T 499.0	759
T 669.0	770
T 669.1	771
T 669.5	770
T 669.51	771
T 678.0	775
T 679.0	776
T 679.1	781
T 679.5	781

2. schmalspurige Diesellokomotiven

bisher	neu
TU 29.0	700
TU 29.1	702
TU 29.2	701
TU 46.0	706
TU 47.0	705

3. Elektrolokomotiven

bisher	neu
E 422.0	100
E 426.0	113
E 457.0	112
E 458.0	110
E 458.1	111
E 469.1	121
E 469.2	122
E 469.3	123
E 469.4	124
E 469.5	125
E 479.0	130
E 479.1	131
E 499.0	140
E 499.1	141
E 499.2	150
E 499.3	163
E 669.0	180
E 669.1	181
E 669.2	182
E 669.3	183
ES 499.0	350
ES 499.1	363
ES 499.2	372
S 458.0	210
S 489.0	230
S 499.0	240
S 499.02	242
S 499.1	241
S 499.2	263
S 699.1	281
EM 475.1	451
EM 475.2	452
SM 488.0	560
EMU 29.0	405
EMU 46.0	410
EMU 46.1	411
EMU 49.0	495
EMU 89.0	420
N 475.1	051
N 475.2	052
N 488.0	060
N 488.03	063
R 29.0	905

4. Triebwagen

bisher	neu
MU 20.0	889
M 131.1	801
M 131.2	890
M 144.0	891
M 152.0	810
M 152.5	810
M 153.0	892
M 153.5	892
M 240.0	820
M 250.0	893
M 262.0	830
M 262.1	831
M 263.0	894
M 273.2	842
M 286.0	850
M 286.1	851
M 296.1	853
M 269.2	852
M 475.0	860

aus: Železničář 36/86

Gottfried Köhler, Berlin



Interessantes Angebot auf dem Gleisfächer

Bildbericht von der Leipziger Frühjahrsmesse 1987

Die Leipziger Frühjahrsmesse erfüllte auch in diesem Jahr in vielfältiger Weise die Ansprüche der Besucher, die sich für die Schienenfahrzeug-Exponatenschau interessieren. Vielseitig besetzt war der Gleisfächer der Freifläche 22.62 im Südteil des Messegeländes: Triebfahrzeuge, Reisezug- und Güterwagen, Spezialfahrzeuge wie der Oberleitungs-Revisionstriebwagen und auch Gleisbaugeräte, so die Universal-Stopfmaschine und eine Hochleistungs-Schotterplaniermaschine, letztgenannte von der österreichischen Firma Plasser und Theurer. Dominierend in der Stückzahl waren die Erzeugnisse der DDR-Schienenfahrzeugindustrie, viel Beachtung erfahrend, da sich hierunter zahlreiche Spitzenleistungen befanden. Entsprechend gab es Messegold, u. a. für den neuen vierachsigen Thermoswagen (Hersteller VEB Waggonbau Dessau) und für den Büfettwagen (Hersteller VEB Waggonbau Görlitz, siehe auch Seite 3 dieser Ausgabe). Diese beiden Neuentwicklungen gehören künftig zum Lieferprogramm an die Sowjetischen Eisenbahnen.

Wie in den zurückliegenden Jahren, veröffentlichen wir auch diesmal wieder eine Bildauswahl mit den Hauptdaten dieser Exponate.

1



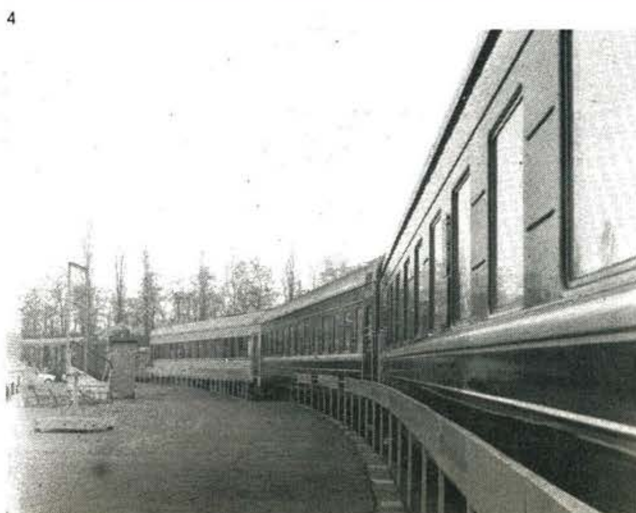
2



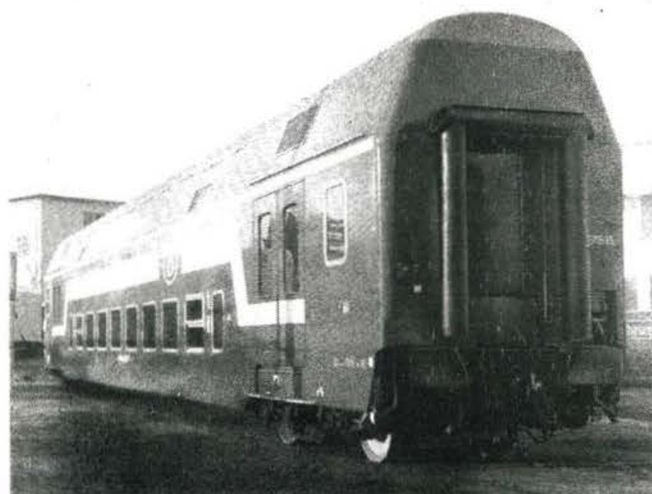
3



4



5



6



1 S-Bahn-Viertelzug für die DDR-Hauptstadt. Hersteller ist das KLEW Hennigsdorf. Von der als Baureihe 270 eingegliederten Serie werden bis 1990 insgesamt 91 Viertelzüge ausgeliefert. Länge eines Viertelzuges 36 200 mm, Drehzapfenabstand 12 300 mm, Stundenleistung der Fahrmotoren (vier je Viertelzug) 600 kW, Anfahrbeschleunigung (max) 0,68 m/s², Höchstgeschwindigkeit 90 km/h.

2 Von den 110 Stück, die die Deutsche Reichsbahn in diesem Jahr von der 5400-kW-Universallokomotive der Baureihe 243 aus dem KLEW Hennigsdorf erhält, war eine aus der laufenden Serie ausgestellt worden. Die ausgezeichneten Leistungsparameter und der hohe Anteil von elektronischen Baugruppen rechtfertigen, sie zu den Spitzenerzeugnissen der DDR-Industrie zu zählen.

3 Der neuentwickelte Oberleitungs-Revisionstriebwagen (ORT) aus dem VEB Waggonbau Görlitz fand großes Interesse. Dringend benötigt für das Elektrifizierungsprogramm der Deutschen Reichsbahn, hat das Fahrzeug einen eigenen Antrieb (V_{max} 100 km/h), eine moderne Innenausstattung sowie eine Arbeitsleiter, die bis 18 m ausgefahren werden kann, woraus sich insgesamt ein hoher Gebrauchswert ergibt.

4 Mit drei Reisezugwagen für die Sowjetischen Eisenbahnen stellte sich der VEB Kombinat Schienenfahrzeugbau vor. Zwei davon stammten aus dem VEB Waggonbau Ammendorf, wobei der WPX als neue Generation bezeichnet wird; er ist u. a. drei Meter länger, leichter als die bisherigen Weitstrecken-Personenwagen und verfügt über zahlreiche elektronische Baugruppen.

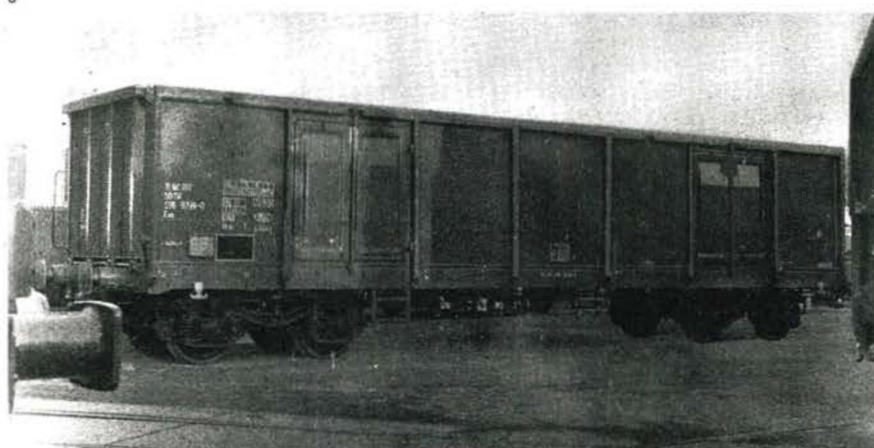
5 Wie variabel und komfortabel Doppelstockwagen ausgestattet werden können, demonstrierte die Firma BN Construktion aus Belgien. Als 1.-Klasse-Wagen verfügt er über 142 Sitzplätze bei einer Länge über Puffer von 26 400 mm. Er hat eine Luftheizungsanlage, besitzt eine Eigenmasse von 45 t und ist für Höchstgeschwindigkeiten von 140 km/h zugelassen.

6 Die französische Firma ANF-Industrie zeigte den vierachsigen Flachwagen mit verschiebbarer Dachplane Rilns. Länge über Puffer 20 090 mm, Ladefläche 50,5 m², Eigenmasse 24,5 t, Höchstgeschwindigkeit 120 km/h.

7



8



7 Frankreichs Firma ARBEL zeigte auf einem Containertragwagen Sgss zwei unterschiedliche Tankcontainer, so einen für den Transport von verflüssigten Gasen (Chlorwasserstoffe) mit einem Ladeinhalt von 20 000 l und einer Eigenmasse von 9000 kg sowie den für den Transport von Chemikalien (brennbar, giftig und aggressiv), Ladevolumen 23 000 l, Eigenmasse 4200 kg.

8 Vom rumänischen Außenhandelsunternehmen Mechanoexportimport wurde dieser Eas-Wagen gezeigt, der zu den vereinheitlichten Fahrzeugen gehört. Technische Daten sind u. a. Länge über Puffer 14 040 mm, Ladefläche 35 m², Eigenmasse 22 160 kg und V_{max} 100 km/h.

Fotos: Verfasser

Burkhard Sprang (DMV), Berlin

Unsere Schmalspurbahnen im Film

Es wird sich bereits herumgesprochen haben: Das Filmstudio des Ministeriums für Verkehrswesen der DDR produziert seit geraumer Zeit Farbfilme unter dem Haupttitel „Schmalspurbahnen in der DDR". Initiator des vom Minister für Verkehrswesen erteilten Filmauftrages war übrigens der Deutsche Modelleisenbahn-Verband der DDR.
Drei Filme waren geplant. Da bot sich – analog dem vom transpress-Verlag herausgegebenen Schmalspurbahn-Archiv – eine territorial orientierte Gliederung an. So begannen die Arbeiten zu den Untertiteln „Die Bahnen in Sachsen", „Die Bahnen im Harz" und „Die Bahnen an der Ostsee". Obwohl es sich um eine Trilogie handelt, ist jeder Film in sich abgeschlossen und kann unabhängig von den beiden anderen betrachtet werden.

Die Zielstellung

Die Filme zeigen die Schmalspurbahnen in der DDR, wie sie sich heute präsentieren. Und dennoch stellen diese Streifen ein Stück Kulturhistorie der rund einhundert Jahre alten Verkehrsmittel dar.
Die an und für sich sehr reizvolle Thematik erwies sich jedoch bald als recht kompliziert. Wen sollen die Filme eigentlich ansprechen?
Zum einen die Eisenbahner selbst, zum anderen ist im gleichen Atemzug die große Schar der Modelleisenbahner und Freunde der Eisenbahn zu nennen. Letztere sind zwar beruflich oft in ganz anderen Bereichen tätig, opfern jedoch meist viel Freizeit, um sich auch mit Schmalspurbahnen zu beschäftigen. Es ist also eine mehr oder weniger aus Experten bestehende Zuschauergruppe. Aber ebenfalls angesprochen werden soll der „Normalverbraucher", der diese oder jene Bahn vielleicht im Urlaub kennengelernt und Gefallen an ihr gefunden hat. Ignoriert man diesen Aspekt, wird die bei solch einem Thema naheliegende Chance umfassender Publikumswirksamkeit regelrecht verschenkt. Jugendlichen die Faszination des Verkehrsunternehmens Eisenbahn nahezubringen und vielleicht auch die Berufswahl zu beeinflussen, ist ein weiterer Aspekt.

Da hat man also zwei in ihrem speziellen Wissen unterschiedliche Zuschauergruppen vor sich; beide sollen zu ihrem Recht kommen. Die eine darf nicht gelangweilt werden, die andere ist nicht zu überfordern. Die Fakten müssen also optimal und mit Fingerspitzengefühl dosiert werden. Das führte zwangsläufig zu einer schmalen Gratwanderung, in deren Ergebnis um einzelne Sätze gerungen wurde, ja ein Feilschen selbst um manches Wort mußte zum kollektiv akzeptierten „Heureka" geführt werden. Und selbst noch, da die ersten beiden Filme fertig sind, würde man eventuell noch diesen Satzteil oder jenes Wort ändern wollen... Aber irgendwann einmal muß Schluß sein.
Besonders den Experten sei gesagt: Ein Film kann und soll kein Buch ersetzen. Detailreichtum, umfangreiche Tabellen, ausführliche Maßskizzen – dafür sind nun einmal Bücher, Broschüren und Zeitschriftenbeiträge prädestiniert. Aber ein Film hat natürlich auch seine Vorteile! Während ein Buch beispielsweise nur Fotos anbieten kann, lebt der Film von der Dynamik bewegter Bilder und schafft erheblich größere emotionale Wirkungen, das Gefühl des unmittelbaren Dabeiseins.
Lehr- und Ausbildungsfilme verlieren im Laufe der Zeit ihre Aktualität und müssen durch die fortschreitende Entwicklung irgendwann ersetzt werden. Bei einer Dokumentation über die Schmalspurbahnen unseres Landes verhält es sich genau umgekehrt: Je älter diese Filme werden, desto bedeutender wird ihr Aussagewert. Was wir heute noch in der Realität finden, werden vor allem nachfolgende Generationen zumindest teilweise nur noch im Film sehen können.

Zwei Filme dieser Trilogie sind in unserem Studio fertiggestellt („Die Bahnen im Harz" und „Die Bahnen an der Ostsee"). Nun folgen die letzten Arbeiten im DEFA-Kopierwerk. Der Teil „Die Bahnen in Sachsen" ist bisher zu etwa 85 % abgedreht. Vorgesehen ist, daß die Filmkopien der sächsischen Schmalspurbahnen gegen Ende dieses Jahres vorliegen.

Um die verständliche Neugier ein wenig zu stillen, wird im folgenden einiges über den Inhalt der beiden fertiggestellten Filme berichtet.

1



Bestellmöglichkeiten

„Die Bahnen im Harz"
Bestell-Nr. 1.16
35-mm-Kopien seit Februar 87
16-mm-Kopien ab Juni 87

„Die Bahnen an der Ostsee"
Bestell-Nr. 1.17
35-mm-Kopien seit April 87
16-mm-Kopien ab August 87.

Interessenten, wie Arbeitsgemeinschaften des DMV oder Dienststellen der DR, die Filmkopien ausleihen möchten, richten bitte ihre schriftliche Bestellung (mit Terminwunsch und – bei EDS-Teilnehmern – Angaben des Bestimmungsbahnhofs) an die Zentralstelle für Bildung des Ministeriums für Verkehrswesen, Simon-Dach-Straße 41 a, Berlin, 1035.

Telefonische Absprachen mit unserem Filmverleih sind unter der Rufnummer 4 94 24 37 (Basa 4 24 37) möglich. Für Selbstabholer der Kopien noch der Hinweis: Der Filmverleih befindet sich in der Eitelstraße 85, Berlin, 1130 (direkt neben dem Bahnhof Berlin-Lichtenberg).

„Die Bahnen im Harz"
(Spieldauer 30 Minuten)
Nach Einstimmung und Titel werden mit Hilfe von historischem Bildmaterial in etwa drei Minuten die Entstehung und Entwicklung der Schmalspurbahnen des Harzes, also der Gernrode-Harzgeroder Eisenbahn (GHE), der Südharzeisenbahn (SHE) und der Nordhausen-Wernigeroder Eisenbahn (NWE), skizziert.
Die dem Geschichtsteil folgenden Außenaufnahmen beginnen bei der Selketalbahn, der ersten im Harz gebauten Schmalspurbahn. In Gernrode beobachten wir den Güterumschlag von Regel- auf Schmalspurgüterwagen. Der Museumstriebwagen 187 001 (ex GHE T 1) steht vor dem Lokschuppen, und ein gemischter Zug, gebildet aus Personen- und Güterwagen, ist zur Abfahrt bereit gestellt worden. Geführt wird er von der zweitältesten betriebsfähigen Dampflokomotive der Deutschen Reichsbahn, der 99 5902. Diesen Zug begleitet die Kamera durch den herbstlich gefärbten Harz – der idyllische Heiligenteich, das langgestreckte Ramberg-massiv, Mägdesprung, das felsige Selketal, Alexisbad.
Im Bahnhof Alexisbad herrscht reger Betrieb. Für unseren Film ist ein reiner Schmalspurgüterzug zusammengestellt worden. Die Vorarbeiten hierzu hatten schon einige Tage vorher begonnen, denn wir wollten unbedingt einen mit Fässern beladenen Wagen dabei haben. Diese Holzfässer aus der Rinkemühle – eines der typischen Ladegüter bei der Selketalbahn – werden aber mittlerweile in Regelspurwagen verladen und gelangen auf Rollfahrzeugen von Silberhütte nach Nordhausen. Aber die Betriebsleitung der Rinkemühle hatte Verständnis und schickte uns einen Lkw nebst Anhänger mit vielen, vielen Fässern nach Alexisbad. Im Nieselregen verstaute dann das Filmteam die Fässer in zwei schmalspurigen Güterwagen. Doch so einfach war das gar nicht. Erst nach dem dritten Anlauf waren wir mit dem optischen Ergebnis unserer Ladekunst halbwegs zufrieden.
Auch eine Doppelausfahrt ließen wir uns in Alexisbad nicht entgehen: Eine Kamera zwischen beiden Gleisen, eine weitere auf der Verlobungsurne, einem felsigen Aussichtspunkt. Da rollt der gemischte Zug nach Harzgerode, der Güterzug, gezogen von der 99 6001, nach Straßberg. Nachdem der Güterzug Straßberg erreicht hat, begeben wir uns zur Harzquerbahn, der längsten Schmalspurbahn unseres Landes.
Wernigerode. Auf den Außenanlagen des Bahnbetriebswerkes herrscht wie immer Dampflokatmosphäre – Entschlacken, Bekohlen, Wassernehmen, Abklopfen, Ölen... Einige Babelsberger Neubauloks sind da, ihr Vorbild – die 99 7222 – und auch die bereits 1914 gebaute 99 6101.
Wer noch nie Rollböcke und Rollwagen nebeneinander gesehen hat, in unserem Film kann er es. Die Kamera hält in Wernigerode beide Spurwechsel-Technologien fest. Doch auf den Wernigeroder Bahnanlagen gibt es noch mehr Interessantes zu sehen, was im Film nicht fehlen darf. Schneeschleuder und Schneepflug, Feuerlöschzug, Museumstriebwagen 187 025 (ex NWE T 3), Diesellokomotive 199 301. Wir werfen einen Blick in die Werkstätten am Westerntor – wo nicht nur die Fahrzeuge der Harzquerbahn, sondern auch die der Selketalbahn gepflegt und instand gehalten werden – und schauen in den Arbeitsraum des emsigen Zugleiters.
Dann begibt sich ein Rollwagenzug auf die eindrucksvolle, aber beschwerliche Reise. Westerntorkreuzung, der 60 m lange Tunnel und schließlich Drei Annen Hohne. Hier nimmt die Lokomotive nach den Steigungen bis zu 33 Promille erst einmal Wasser. Wir nutzen die Zeit zu einem Abstecher nach Schierke an der Brockenbahn, auf der gerade ein Personenzug mit der 99 7222 unterwegs ist.
Indessen hat unser Rollwagenzug Drei Annen Hohne in Richtung Elend verlassen. Durch die herrliche Bergwelt des Oberharzes verfolgen wir ihn bis Benneckenstein. Hier endet der Güterverkehr aus dem Nordharz. Deshalb machen wir einen Sprung zum südlichen Ende der Harzquerbahn, nach Nordhausen.
Im repräsentativen Empfangsgebäude des Bahnhofs Nordhausen Nord war in den ersten Betriebsjahren die NWE-Verwaltung untergebracht. Am Bahnsteig wartet ein Personenzug auf die Ausfahrt. Dann wird der Abfahrauftrag über Funk erteilt. Wer sich über die etwas verwaschenen Farben dieser Wagen wundert, dem sei erklärt, hier mühte sich für einige Tage der letzte saugluftgebremste Train der Harzquerbahn ab, um im Film verewigt zu werden. Inzwischen sind die Wagen längst modernisiert, mit Druckluftbremsen ausgerüstet und wieder mit leuchtenden Farben versehen worden.
Diesen Zug begleiten wir während seiner Fahrt, stellen im Bahnhof Niedersachswerfen Ost die Rückfallweichen vor, bewundern den Ilfelder Viadukt,

2



3



1 Alexisbad am 23. Oktober 1984: Noch einmal werden für dokumentarische Zwecke Holzfässer in O-Wagen der Selketalbahn verladen.

2 Einen Tag später ebenfalls in Alexisbad: In schwindelerregender Höhe hält sich unser zweiter Aufnahmeleiter, Tonassistent und/oder Kraftfahrer für ein Foto leicht verängstigt am Schwenkarm der Kamera fest. Fachberater Rolf Steinicke dagegen fiebert mit zwei Fotoapparaten der Doppelausfahrt entgegen.

3 Am 12. September 1985: Weitwinkelobjektiv und Sicherheitsgurt sind bei solch einer Mitfahrt zu empfehlen.

den Bahnhof Eisfelder Talmühle. Über die fast unbezwingbar wirkende Steigung vor dem Haltepunkt Birkenmoor rollt die Lokomotive, eine mächtige Dampffahne über sich ausbreitend, erstaunlicherweise nahezu mühelos. Dann der Bahnhof Stiege: Hier weilte der Filmstab bereits im Herbst 1983, als das Drehbuch noch gar nicht fertig geschrieben war, doch die Bauarbeiten am Gleis Stiege–Straßberg allmählich ihrer Vollendung entgegengingen. So konnte die bislang einzige schmalspurige Gleisstopfmaschine der DR richtig ins Bild gebracht werden. Und natürlich auch die hier entstandene Wendeschleife.
Wie schnell doch der Umfang der Filmrolle zunimmt. Wir müssen zum Ende kommen. Es bleibt gerade noch etwas Zeit, den Traditionszug vorzustellen: an der Spitze die Mallet-Lok Nr. 11 (Baujahr 1897) in der traditionellen hellgrünen Farbgebung, danach die vier dunkelgrünen Museumswagen. Während eines längeren Aufenthaltes in Drei Annen Hohne können die Reisenden alles genau in Augenschein nehmen und Bilder fürs Fotoalbum schießen. Dann setzt das historische Gespann seine Reise durch den sagenumwobenen Harz fort.

„Die Bahnen an der Ostsee"
(Spieldauer 21 Minuten)

Auch diesem Film steht ein kurzer Geschichtsteil voran. Hier nutzen wir die Gelegenheit, mehrere historische Fotos von der Doberan-Heiligendammer Eisenbahn (DHE), den Rügenschen Kleinbahnen (RüKB), aber auch den Franzburger Kreisbahnen (FKB) zu zeigen. Und wer das Original der handgeschriebenen Lenz-Normalien („Der Bau und die Betriebseinrichtungen der Kleinbahnen") noch nicht gesehen hat – im Film wird ein kurzer Einblick gewährt.
Die Außenaufnahmen beginnen beim „Molli", unserer einzigen Bahn mit 900-mm-Spur. Nach einer Stippvisite auf dem Bahnhof Bad Doberan sind wir in Kühlungsborn West, um von hier aus eine Zugfahrt auf der 15,4 km langen Strecke zu verfolgen. Selbstverständlich sind die Geschmäcker verschieden, aber wir meinten, daß bei einer Zugfahrt die Lokomotive mit Schornstein voran fotogener aussieht, als führe sie rückwärts. Um das zu erreichen, mußten wir in Kühlungsborn starten.
Die elfenbein-rot lackierte Wagenschlange, gezogen von der 99 2323, setzt sich in Bewegung... Kühlungsborn Ost, dann die Steilküste. Es geht dicht an der Ostsee entlang, manchmal sind es nur 200 Meter bis zum Meer.
Der einzige an der Strecke verbliebene Kreuzungsbahnhof ist Heiligendamm, wo uns der Gegenzug bereits erwartet. Parallel zur Chaussee fahrend, erreicht unser Zug Bad-Doberan, und hier – mit 10 km/h durch die belebte Hauptstraße bimmelnd – ist der „Molli" zur Dampfstraßenbahn geworden!
Dann wird eine „Molli"-Lokomotive in eine Werkhalle gezogen. Wir sind für etwa drei Filmminuten in Görlitz, im Raw „DSF", das für alle Schmalspurlokomotiven der DR zuständig ist. Lokomotiven verschiedener Spurweiten sowie unterschiedlichster Hersteller und Baujahre müssen instand gehalten werden. Keine leichte Aufgabe. Da sind ständiges Umdenken und Liebe zum Beruf gefragt. – Arbeiten an einem demontierten Kessel werden gezeigt, abgebaute Kuppelstangen und Radsätze müssen aufgearbeitet werden. Auf, neben und unter den Maschinen ist man tätig. Am Ende ist auf dem Richtstand wieder eine komplette Lokomotive montiert.



4 Unsere „Filmlok" wird bekohlt: die 99 4632 in Putbus.
Fotos: Verfasser (2 und 4), G. Block, Berlin (3), R. Steinicke, Dresden (1)

Eine fahrende Dampflok ohne Dampf? – Die Kamera erweitert das Bild, und wir erkennen, die kleine Schwarze befindet sich auf einem regelspurigen Transportwagen, der von einer Diesellok der Baureihe 132 gezogen wird – welche Dimensionen! Dann wieder eine Diesellok, diesmal ein Winzling, der auf eine Rampe fährt, um die in Putbus eingetroffene 99 4801 vom Transportwagen auf das 750 mm spurige Gleis zu ziehen.
Auch bei der Bäderbahn Putbus–Göhren müssen wir einen Kunstgriff anwenden, um bei den Streckenfahrten die Lokomotive mit Schornstein voran filmen zu können. Wir beginnen ebenfalls am Ende, in Göhren. Bei den Aufnahmen entscheiden wir uns natürlich für eine echte Rügenlok. Die 99 4632 führt unseren Zug an. Abfahrt Göhren, Kamera-Parallelfahrt bei Philippshagen, dann Baabe, Sellin, das Waldgebiet der Granitz, schließlich sind wir in Binz. Binz Ost ist einer von mehreren Kreuzungsbahnhöfen an der Strecke. Hauptsignale gibt es hier nicht. Der Betriebsablauf erfolgt nach der „Dienstvorschrift für den vereinfachten Nebenbahndienst". Die Reihenfolge der Züge bei Kreuzungen ist im Buchfahrplan festgelegt. Unser von Göhren kommender Zug durfte zuerst einfahren, der Gegenzug mit der 99 4802 muß zunächst an der Trapeztafel außerhalb des Bahnhofs warten. Nachdem im Bahnhof alles für die Einfahrt des zweiten Zuges vorbereitet worden ist (Weichenstellung), gibt die Lok des ersten Zuges das Pfeifsignal „Kommen" (lang-kurz-lang).
Mittlerweile hat unser „Filmzug" die Fahrt nach dem über 24 km entfernten Putbus fortgesetzt. Das Gleis folgt den Bodenerhebungen und Senken der typischen Endmoränenlandschaft Rügens. Rötlich schimmernd werden die Strahlen der tiefstehenden Abendsonne von den Wagen des „Rasenden Roland" reflektiert.
Jetzt sind wir in der Werkabteilung Perleberg des Raw Wittenberge zu Gast, wo Wagen unterschiedlichster Bauart von sämtlichen Schmalspurstrecken der DR instand gesetzt und modernisiert werden. Hier beobachten wir die Werkstatteisenbahner bei ihrer Arbeit. Derzeit gilt das Hauptaugenmerk der Modernisierung von Personenwagen. Beim Erhalten historischer Wagen ist handwerkliches Geschick von großem Wert. Ein „Molli"-Wagen mit Oberlichtaufbau kommt aus der Lackiererei des Werkes. Dann erhält er hinter seiner Wagennummer 990-001 noch ein in Klammer gesetztes (T) – das bedeutet Traditionswagen.
Einige Wochen später begegnen wir demselben Wagen wieder, jetzt Teil eines kompletten Traditionszuges. Die Lok ist geschmückt. Fanfaren schmettern, Querflöten trillern, Trommelstöcke wirbeln... Eisenbahnfreunde aus nah und fern sind zur Stelle. Über die frohgestimmte Szenerie flutet das gleißende Licht der Julisonne des Jahres 1986. Die Bäderbahn Bad Doberan–Ostseebad Kühlungsborn West feiert ihr 100jähriges Bestehen.
Einige Impressionen von den Sonderfahrten des Jubiläumszuges bilden den Abschluß dieses Filmes. Der während einer Abendfahrt vor purpurnem Himmel silhouettenhaft vorbeischnaufende Sonderzug wird vermutlich so manchem Romantiker den Blick verklären.
Über den Inhalt der Filme in knapper Form zu schreiben, ist die eine Seite; die Filme zu sehen – die farbigen, oft stimmungsvollen Aufnahmen zusammen mit Geräuschen und Musik zu erleben, ist die andere Seite. Die weitaus wirkungsvollere! Das Gelingen der Filme wäre ohne vielfache Unterstützung nicht möglich gewesen. Deshalb sei an dieser Stelle allen gedankt, die uns mit Rat und Tat zur Seite standen.

5



5 Der Personenzug 14451 wird in Gernrode am 31. Oktober 1984 durch die Lokomotive 99 5902 bereitgestellt.

6 Am 13. Oktober 1983 – kurz vor Inbetriebnahme der Strecke Straßberg–Stiege – entstand diese Aufnahme von der Stopfmaschine UNIMA II in der Nähe von Stiege.

7 Personenzug 14415 mit der Lokomotive 99 7232 verläßt Stiege am 25. Juli 1983 in Richtung Eisfelder Talmühle

8 Die ehemaligen Rügenschen Kleinbahnen bieten ebenfalls vielfältige Fotomotive. Diese Aufnahme zeigt den P 14124 kurz vor Seelvitz am 21. Juni 1986.

Fotos: Verfaser (2 und 4 bis 8), G. Block, Berlin (3), R. Steinicke, Dresden (1)

6



7



8



Noch immer im Einsatz

1



Seit 1956 werden in der UdSSR keine Dampflokomotiven mehr gebaut. Und noch immer sind sie vereinzelt auf dem Streckennetz der Sowjetischen Eisenbahnen eingesetzt. Vor allem leisten die Dampflokomotiven heute bei Rangierarbeiten und vor Arbeitszügen gute Dienste. Die älteste in Betrieb befindliche Maschine stammt aus dem Jahre 1897; die jüngste ist erst 32 Jahre alt.
Lokomotiven der Baureihe ь existieren derzeit in drei Bauausführungen. Sie sind in den Bahnbetriebswerken Grozny, Prochladnaja, Zschorje und Sysran 2 beheimatet. Rangierarbeiten übernimmt die Baureihe 9P in Belgorod, Roslawl und Troizk.
Zahlreiche Dampflokomotiven dienen heute Reservezwecken, so besonders die der Baureihen Э^{Р} und ТЭ (siehe „me" 2/85). In Sibirien und Mittelasien sind vorwiegend Lokomotiven der Baureihen Юе^{А} und Юе^{М} anzutreffen.
Auf den Bahnhöfen Bologoje-2 und Witschka der Oktobereisenbahn rangieren Maschinen der Baureihe SO 17.
In Riga und Resekne gibt es noch Dampflokomotiven der Baureihe Λ. Für Filmaufnahmen werden in den Bahnbetriebswerken Leningrad Finnländischer Bahnhof, Kaliningrad und Sennaja einige Lokomotiven der Baureihen О^{В} und О^{П} unterhalten.
Dampflokomotiven der Baureihe С^{У}, P 36 und ФД wurden inzwischen sehr selten. Noch vorhandene werden demnächst verschrottet.
Die in Reserve befindlichen Dampflokomotiven werden regelmäßig für Probefahrten angeheizt und dies zur Freude der sowjetischen Eisenbahnfreunde, deren Zahl ständig zunimmt.
Anläßlich des 70. Jahrestages der Großen Sozialistischen Oktoberrevolution werden wir in den nächsten Heften weitere Beiträge veröffentlichen. Dazu gehört auch eine Serie über Vergangenheit und Gegenwart der Eisenbahnen in den Direktionsbezirken, die im Jahre 1988 abgeschlossen wird.

2



3

1 D-Güterzuglokomotive О^{Р}-8 in Sennaja (1986)

2 C-Tenderlokomotive ь-9773 in Sysran-2 (1986)

3 1'E-Güterzuglokomotive SO 18-3098 in Leningrad (1986)

4 Auf den 1067-mm-Spur-Bahnen der Insel Sachalin verkehren ebenfalls noch Dampflokomotiven. Hier die 1'D1'-Lokomotive D 51-24 in Datschnoje (1985).

Text und Fotos: J. Iljin, Leningrad

4



Wadim Mironow und
Leonid Moskalew, Moskau

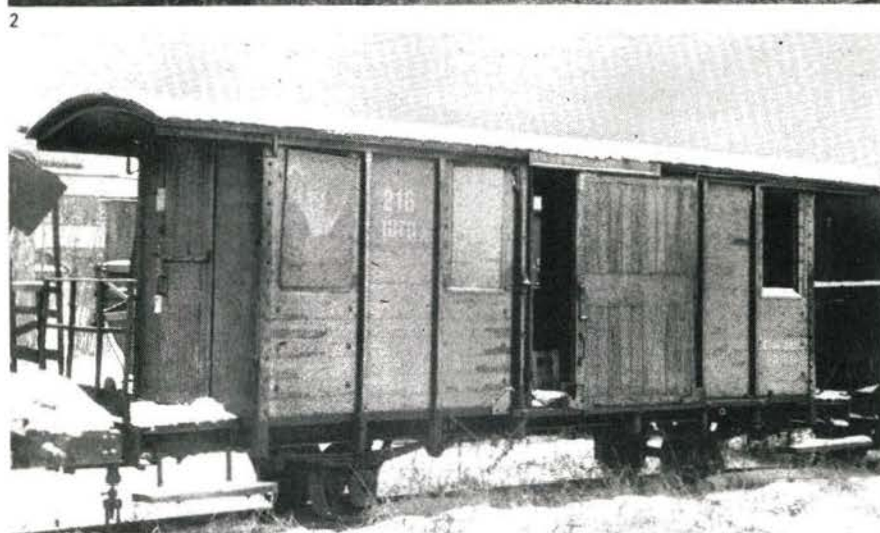
Veteranen auf Werkbahngleisen

Bekanntlich werden in der Sowjetunion zahlreiche schmalspurige Werkbahnen betrieben. Zu ihnen gehört auch die 750 mm spurige und 100 km östlich von Moskau gelegene Schatursker Torfbahn.
Zu dem umfangreichen Fahrzeugpark dieser Bahn gehörten neben vierachsigen offenen Güterwagen mit klappbaren Seitenwänden auch einige zweiachsige Wagen, die vor allem zur Beförderung von Personen, Gepäck und Lebensmitteln in Arbeitszügen verwendet wurden. Sie blieben aber bei der Torfbahn Außenseiter. Probleme entstanden besonders deshalb, weil die Zweiachser wenig geeignet waren, das an Krümmungen reiche Streckennetz zu befahren, und die Kupplungen von der üblichen Konstruktion abwichen. Häufig entgleisten diese Wagen. Daher wurden sie nach und nach ausgemustert. Die Wagenkästen dienten dann als Lager oder Diensträume. Einige gedeckte Wagenkästen konnten auf vierachsigen Flachwagen neu aufgebaut und weiter verwendet werden. Andere Wagen sind inzwischen verschrottet worden.

1



2



3



1 Wagen 503 der Schatursker Torfbahn. Der Wagen wurde im Jahre 1907 von Beuchelt & Co in Grünberg (heute Zielona Góra/VR Polen) mit neun weiteren Fahrzeugen für die Kleinbahn Greifswald–Wolgast (K.G.W.) gebaut.
Diese sogenannten Fakultativwagen waren für den Güter-, aber auch bei Bedarf zur Personenbeförderung geeignet. Die Wagen 51 und 55 wurden 1931 an die Demminer Kleinbahnen West (D.K.B.W.) verkauft. Wie die K.G.W. wurde auch die D.K.B.W. 1940 von den Pommerschen Landesbahnen (PLB) als Greifswalder- bzw. Demminer Bahnen weiter betrieben. 1942 erhielten die zuletzt genannten Fahrzeuge die PLB-Nr. 4342 und 4343. 1945 fielen die Greifswalder- und Demminer Bahnen unter die Reparationslieferungen an die UdSSR. Mit großer Wahrscheinlichkeit ist einer dieser Wagen heute das Fahrzeug 503.
Das Foto zeigt es im August 1984 im Bahnhof Schatura.

2 Der Wagen 216, aufgenommen im Dezember 1982 ebenfalls in Schatura, ist inzwischen verschrottet worden. Dabei handelte es sich vermutlich ebenfalls um einen der ehemaligen PLB-Wagen 4342 und 4343.

3 Wagen ьT 502 im November 1984 im Bahnhof Schawrino. Der Wagen wurde 1934 von der Waggonfabrik Wismar mit der Fabrik-Nr. 20523 ausgeliefert. Entweder war er für die Demminer Kleinbahn Ost (D.K.B.O.) oder für die Demminer Kleinbahn West (D.K.B.W.) bestimmt. Die D.K.B.O. erhielt 1934 zehn derartige Wagen (Nr. 135 bis 146, PLB-Nr. 4901 bis 4903 und 4651 bis 4657) und die D.K.B.W. ebenfalls zehn Wagen (Nr. 1194 bis 1200, PLB-Nr. 4904 bis 4906 und 4648 bis 4661 sowie 1401 bis 1403, PLB-Nr. 4662 bis 4664). Der Wagen ьT 502 gehörte wahrscheinlich zu den zehn Wagen der D.K.B.W.

Fotos: Verfasser

Günther Dietz (DMV), Flöha (Sa.)

Vierachsige dieselmechanische Triebwagen der DRG

Fortsetzung aus Heft 4/87, Seite 12

Quellenangaben

(1) Ebel: Die neuen Verbrennungstriebwagen der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft und ihre Versuchsergebnisse, Organ für die Fortschritte des Eisenbahnwesens 1926, Heft 2 und 4, Verlag C. W. Creidel, Wiesbaden und München

(2) Czygan: Die Eisenbahn in Wort und Bild, Band II, Seite 910, Killinger, Nordhausen

(3) Nolde: Die neuen Verbrennungstriebwagen der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft und ihre Versuchsergebnisse, Organ für die Fortschritte des Eisenbahnwesens 1927, Heft 12, Verlag C. W. Creidel, Wiesbaden und München

(4) –: Merkbuch für die Fahrzeuge der Reichsbahn (DV 939c) III. Elektrische Lokomotiven und Triebwagen aller Antriebsarten, Ausgabe 1932

(5) Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft: Beschreibung und Bedienungsvorschrift für die vierachsigen dieselmechanischen Triebwagen mit 175 PS Maybach-Motoren der DR, Berlin 1933

(6) Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft: Beschreibung und Bedienungsvorschrift für die vierachsigen dieselmechanischen Triebwagen 210 PS Nr. 137036 bis 054, Berlin 1935, 2. Auflage

(7) Otto: Fortschritte in der Anwendung des Leichtbaues auf die Personenwagen, Verbrennungstriebwagen und Beiwagen der Deutschen Reichsbahn, Organ für die Fortschritte des Eisenbahnwesens 1934, Heft 1/2, Verlag Julius Springer, Berlin

(8) –: Elsners Taschenbuch für den Reichsbahn-Kraftverkehr, Jahrgänge 1937–1940, Otto Elsner Verlagsgesellschaft m. b. H., Berlin

(9) Lang: Entwicklung der Anordnung des Triebwagenantriebes zur arteigenen Maschinenanlage, Motortechnische Zeitschrift 1940, Heft 5 und 6, Franckh'sche Verlagshandlung, Stuttgart

(10) –: Merkbuch für die Schienenfahrzeuge der Deutschen Bundesbahn (DV 939c) III. Brennkrafttriebfahrzeuge einschließlich zugehöriger Steuer- und Beiwagen, Ausgabe 1952

(11) Kunicki: Deutsche Dieseltriebfahrzeuge gestern und heute, transpress, VEB Verlag für Verkehrswesen, Berlin 1966

(12) Obermeyer: Taschenbuch Deutsche Triebwagen, Frankh'sche Verlagshandlung, Stuttgart 1973

(13) Zschech: Triebwagen-Archiv, vierte überarbeitete und erweiterte Auflage, transpress, VEB Verlag für Verkehrswesen, Berlin 1979

(14) Obermayer: Nebenbahn-Triebwagen VT 62 904 der DB, Eisenbahn Journal Heft 1, Jahrgang 1984

Anmerkungen zur Tabelle 3:

1) bei mittlerer Anstrengung
2) Wagenlänge über Puffer
3) je laufende Meter Wagenlänge
4) in kW/PS pro Tonne
5) 869 : Dienstmasse unbesetzt 41,400 t
Dienstmasse besetzt 46,725 t
Dienstmasse je lfd. m Wagenlänge 1,96 t/m
Spez. Antriebsleistung 3,1/4,2 kw/PS pro t
6) 137 005 und 137 006
C4vT mit 66 Sitzplätzen 3. Klasse
7) 147 021 und 147 022
20/70 Sitzplätze 2./3. Klasse und BC4v
8) 137 000–137 004 Kzpbr

Legende:

Die angegebenen Dienstmassen sind Durchschnittswerte, es können sich innerhalb einer Bauart Abweichungen ergeben.

Kbr Knorr-Bremse ohne Schnellbremswirkung
Kzpbr Knorr-Zweikammerbremse
Hikpbr Hildebrand-Knorr-Bremse für Personenzüge

Tabelle 3 Zusammenstellung der Hauptdaten nach dem Stand von 1935

Betriebsgattung		BC4vT	BC4vT	BC4vT	BC4vT	C4vT	BC4vT	BC4vT	BC4vT	C4vT	L4vT	BC4vT[6]	BC4vT	BC4vT	C4v[7]	BC4iv
Achsanordnung	–	B'2'	B'2'	B'2'	B'2'	B'2'	B'2'	B'2'	B'2'	B'2'	B'2'	B'2'	B'2'	B'2'	2'2'	2'2'
Betriebs-Nr.	–	851	852	853/854	855/856	857–859	860/861	866/867	868/869[5]	870/871	10 001–10 003	137 000–137 024	137 036–137 054	137 121–137 135	147 001–147 043	147 044–147 068 und 147 072–147 075
Höchstgeschw.	km/h	65	65	65	65	65	65	65	65	65	65	80	80	80	–	–
Fahrbereich[1]	km	500	500	500	500	500	500	500	500	500	600	500	500	500	–	–
LüP[2]	mm	19 360	20 900	21 040	21 040	21 040	21 040	21 040	21 040	21 040	21 400	20 590	20 590	20 590	18 960	18 960
Ges.-Achsstand	mm	15 140	16 800	16 915	16 915	16 915	16 915	16 915	16 915	16 915	16 915	16 090	16 090	16 090	13 970	13 970
Abst. Drehzapfen	mm	11 440	13 300	13 300	13 300	13 300	13 300	13 300	13 300	13 300	13 300	12 770	12 770	12 770	10 970	10 970
Achsst. Drehgest.	mm	3 700	3 500	3 500	3 500	3 500	3 500	3 500	3 500	3 500	3 500	3 800/3 000	3 800/3 000	3 800/3 000	3 000	3 000
Rad-Durchmesser	mm	1 000	1 000	1 000	1 000	1 000	1 000	1 000	1 000	1 000	1 000	1 000/900	1 000/900	1 000/900	900	900
Kl. Krümm.-Halbm.	m	150	150	150	150	150	150	150	150	150	150	150	150	150	150	150
Sitzplätze 2. Kl.		6	15	6	8	–	12	16	12	–	Laderaum	8	16	16	–	16
Sitzplätze 3. Kl.		49	73	57	52	71	55	37	59	71	38 m²	55	45	35	90	59
Klapp- od. Notsitze		–	–	–	–	–	–	–	–	–		–	–	4	–	6
Dienstmasse, unbes.	t	36,9	38,3	40,0	41,0	41,0	41,0	39,0	41,0	41,0	39,0 leer	29,5	30,7	30,7	18,5	19,300
Dienstmasse, bes.	t	41,0	44,9	44,7	45,5	46,3	46,0	42,9	46,3	46,3	53,0 bel.	34,2	35,3	34,5	25,3	24,9
Dienstmasse/je Sitz	kg	671	435	635	683	577	612	736	577	577	–	468	503	602	206	257
Dienstmasse/je[3]	t/m	1,90	1,83	1,90	1,95	1,95	1,95	1,85	1,95	1,95	1,85	1,43	1,49	1,49	0,97	1,02
Spez. Antriebsleist.[4]		3,5/4,7	3,3/4,6	3,2/4,4	3,1/4,2	3,1/4,2	3,1/4,2	3,3/4,5	3,1/4,2	3,1/4,2	3,3/4,5	4,3/5,9	5,0/6,8	5,0/6,8	–	–
Größte Achslast	t	11,20	11,70	12,00	12,20	12,70	12,20	12,4	12,2	12,2	13,5	9,5	9,5	9,5	6,3	6,3
Motorleistung	kW/PS			129/175						129 (175)			155 (210)	155 (210)	–	–
Zahl u. Bauart				1 Maybach G4b						1 Maybach G4b			1 Maybach G05h		–	–
Zyl./Durchm./Hub	mm			6/140/180						6/140/180			6/150/200		–	–
Motordrehzahl	min⁻¹			1 400						1 400			1 400	–	–	–
Getriebebauart				Maybach T1						Maybach T1		Mayb. T2	Mayb. T2a	Mayb. T2a	–	–
Geschw.-Stufen				4								4			–	–
Schalt. d. Gänge				durch druckölbetätigte Lamellenkupplungen								durch druckölbetätigte Lamellenkupplungen			–	–
Motor-Steuerung				Seilzug								Seilzug			–	–
Getriebe-Steuerung				Seilzug								Seilzug			–	–
Wendegetriebe-Steu.				Seilzug								Seilzug			–	–
Kraftstoff-Vorrat	l			340								340			–	–
Art d. Beleucht.				el. = 24 V								el. = 24 V			el. = 24 V	
Art d. Heizung				Kühlwasser								Warmwasser			Warmwasser	
Bauart d. Bremse				Kbr (Klotz)							Kbr (Klotz)		Hikpbr (Klotz)[8]		Hikpbr (Klotz)	(z. T. Trommelbremse)

Dipl.-Ing. Nikolaus Günzl (DMV), Berlin

Vulcan – „q"

Unbekanntes über eine bemerkenswerte Kleinbahnlokomotive (1. Teil)

Aus der Vorgeschichte

Bekanntlich setzte in den 90er Jahren des vorigen Jahrhunderts ein ungeheurer Aufschwung beim Bau von Schmalspurbahnen ein. Besonders begünstigt wurde er durch das „Gesetz über Kleinbahnen und Privatanschlußbahnen in Preußen" vom 28. Juli 1892. Von Großgrundbesitzern und Industriellen bestärkt, hatten viele Kreise die Vorteile des neuen Verkehrssystems erkannt und wollten ihren Nutzen aus der damit verbundenen Weiterentwicklung der Wirtschaft ziehen. Ein Verfechter dieses Gedankens war in jener Zeit der Landrat des damaligen Kreises Bromberg (heute Bydgodszcz, VR Polen) von Unruh. So schrieb er auch ein 1893 veröffentlichtes Buch über die Anlage von Kleinbahnen. Sein Interesse für verkehrstechnische Fragen und die gegebenen Anregungen führten bereits am 5. April 1893 zu dem Beschluß des Bromberger Kreistages über den Bau eines Kleinbahnnetzes in 600-mm-Spurweite.

Um die finanziellen Aufwendungen bei Herstellung und Betrieb einer Kleinbahn so gering wie nur möglich zu halten, wurden damit in den meisten Fällen Bauunternehmen beauftragt. Eines der wohl bekanntesten Unternehmen war die „Eisenbahnbau- und Betriebsgesellschaft Lenz & Co GmbH". Als diese Firma zunehmend Aufträge erhielt, im östlichen Deutschland Kleinbahnen zu bauen, entstand sehr schnell ein sogenanntes Lenz-Tochterunternehmen: die „Ostdeutsche Kleinbahngesellschaft" mit dem sicherlich nicht zufällig gewählten Sitz in Bromberg. Hier befand sich nun auch die „Schaltzentrale" für den Bau der künftigen Bromberger Kreisbahn.

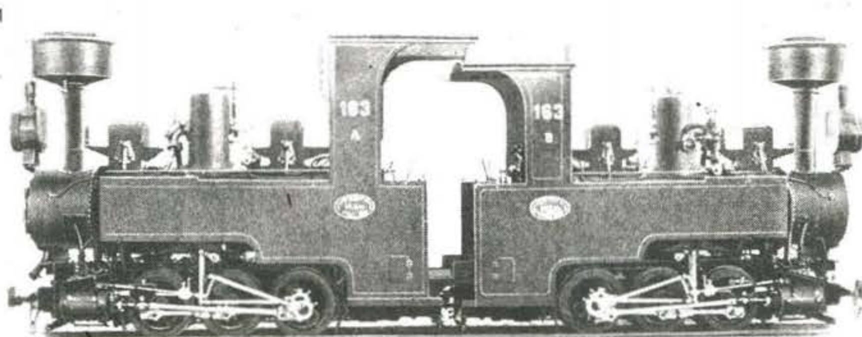
Um derartige Bahnen mit möglichst geringem Aufwand zu errichten, betreiben und Fahrzeuge freizügig einsetzen zu können, hatte Lenz einheitliche Bau- und Betriebsvorschriften geschaffen. Diese Lenz-Normalien entsprachen allgemein den preußischen Normalien und berücksichtigten auch die Forderungen des Heeres, also der Heeresfeldbahn (HF).

So wurden die Bahnanlagen als auch die Fahrzeuge der Kleinbahnen nach einheitlichen Grundsätzen gebaut. Für die vielen Bahnen mit unterschiedlichsten Betriebsbedingungen sollten nur wenige einheitliche Lokomotivgattungen konstruiert und beschafft werden.

Da die Firma Lenz schon vor Gründung der „Eisenbahnbau- und Betriebsgesellschaft Lenz & Co" im Jahre 1892 ihren Sitz in Stettin (heute Szczecin, VR Polen) hatte – 1899 wurde er nach Berlin verlegt –, lag es nahe, die Entwicklung von Lokomotiven gemeinsam mit der Stettiner Maschinenbau-Aktiengesellschaft Vulcan in Stettin-Bredow zu betreiben. Dieses 1851 als Schiffswerft gegründete Unternehmen begann bereits 1859 mit dem Lokomotivbau. 1895 waren hier bereits 1500 Lokomotiven hergestellt worden. Am 12. April 1898 wurde die erste Heißdampflokomotive der Welt, eine preußische S 3, geliefert. Im Laufe der Jahre verließen das Werk auch viele interessante Kleinbahnlokomotiven, bevor 1928 die Lokomotivproduktion mit der Fabriknummer 4019 beendet wurde.

Für die in der „Eisenbahnbau- und Betriebsgesellschaft Lenz & Co" gebauten Vulcan-Kleinbahnlokomotiven gab es einen Gattungsplan für Tenderlokomotiven, der die Regel-, Meter-, 750-mm- und 600-mm-Spur berücksichtigte. Die Gattungen wurden mit kleinen und gro-

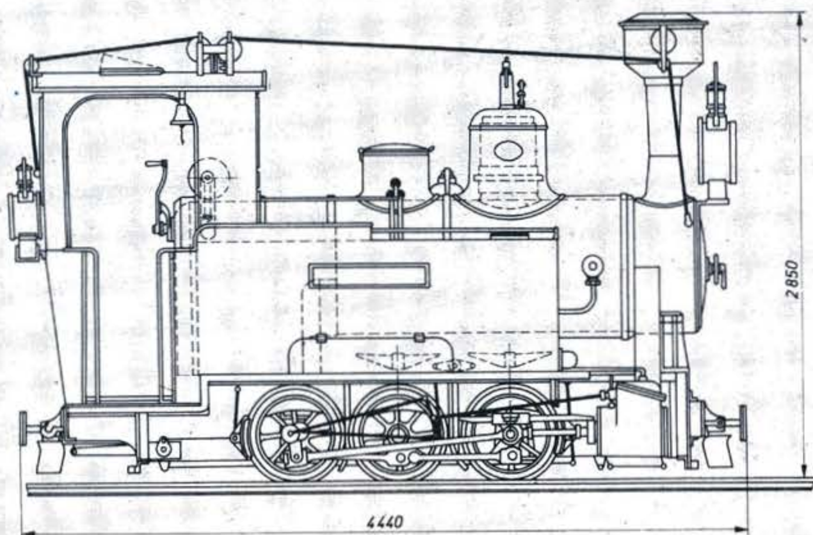
1

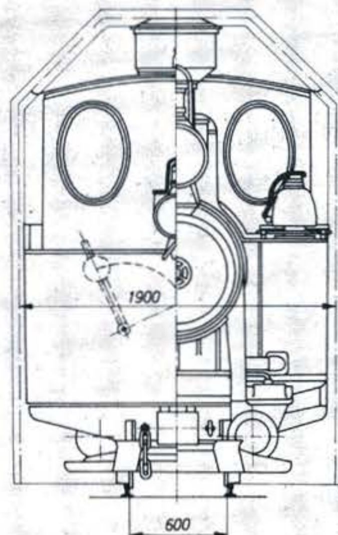


1 C+C-Feldbahn-Zwillings-Tenderlokomotive (Werkfoto)

2 Angebotszeichnung der Vulcan-Werke an die Firma Lenz (Maßstab 1:45)

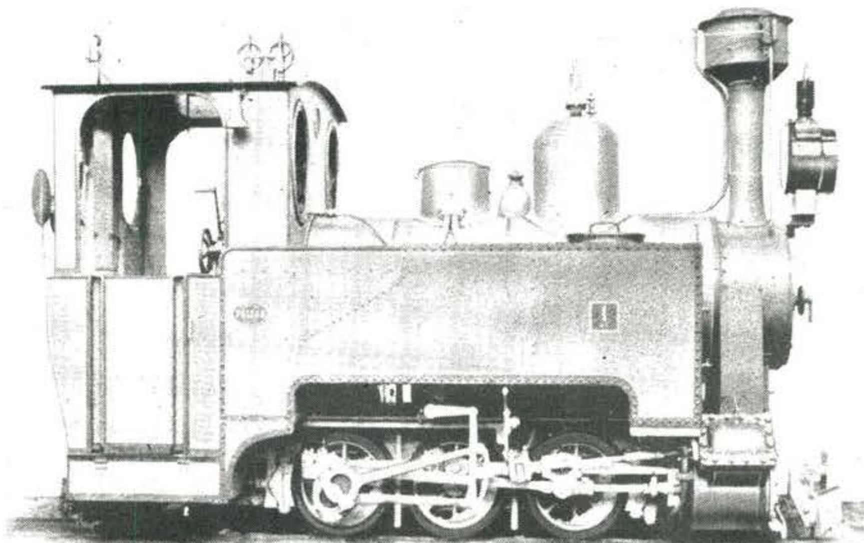
2





ßen Buchstaben bezeichnet. Erinnert sei an die berühmte Bt-Lok-Gattung i der Franzburger Kreisbahnen oder die Rügensche Dt-Gattung M, die noch heute auf der Strecke Putbus – Göhren im Einsatz ist.
Durch den Auftrag zum Bau und Betrieb der Bromberger Kreisbahn (B.K.) entstand die Notwendigkeit, eine Kleinbahnlokomotive für 600-mm-Spur zu entwickeln, die auch für andere Bedarfsfälle universell einsetzbar sein sollte. Erfahrungen in dieser Spurweite gab es besonders bei der Heeresfeldbahn, die ab 1890 mit den sogenannten Zwillingen ausgerüstet wurde, einer extrem leichten, jeweils dreiachsigen Doppellokomotive. Mit nur etwa 2,6 t Achsfahrmasse war sie auch auf leichtem Gleis einsetzbar (Abb. 1). Im Betrieb hatte sich allerdings gezeigt, daß die gleichzeitige Bedienung von zwei Lokomotiven äußerst ungünstig ist und die Leistung in etwa von einer Lok aufgebracht werden müßte.
Die Lenz-Normalien sahen vor, das Gleis der 600-mm-Spur schwerer als die HF-Gleisjoche mit 9 m langen Vignol-Schienen und einer Metermasse von 12,5 bis 15,9 kg auf hölzernen Querschwellen von 1,25 m Länge zu errichten. Es wurden durchschnittlich 10 Schwellen pro Schienenlänge verlegt, wodurch sich je nach der verlegten Schienenbauform eine zulässige maximale Achsfahrmasse von 3,9 bis 6,14 t ergab. Nach den „Grundzügen für den Bau und die Betriebseinrichtungen der Lokaleisenbahnen" des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen und der preußischen Ausführungsanweisung zum Kleinbahngesetz, die in den Lenz-Normalien berücksichtigt waren, sollten die Lokomotiven der 600-mm-Spur Krümmungen von 30-m-Halbmesser anstandslos durchfahren können und „Mittel-Buffer" in 300 bis 340 m Höhe über Schienenoberkante erhalten. Räder an den Mittelachsen dreiachsiger Lokomotiven und Wagen konnten ohne Spurkränze ausgeführt werden. Die maximale Radfahrmasse war mit 3500 kg, der maximale feste Achsstand bei 30 m Halbmesser mit 1200 mm empfohlen.
Diese Tenderlokomotive sollte mit gleich guten Fahreigenschaften in beiden Fahrtrichtungen, mit guter Kurvengängigkeit zum Bedienen der Anschließer und für eine Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h ausgelegt werden. Nun machte sich Vulcan an die Arbeit und legte zunächst eine Angebotszeichnung vor (Abb. 2). Aus den Vulcan-Unterlagen geht hervor, daß diese Entwicklung unter der Bezeichnung „Typ Bromberg" lief und erst später in das Lenz-Schema als Gattung q eingeordnet wurde.
Die Prüfung des Entwurfs ergab nur geringe Änderungen, so daß Lenz kurz danach einen Auftrag zum Bau von 20 Maschinen an die Stettiner Maschinenbau-Aktiengesellschaft Vulcan erteilte. Ursprünglich war vorgesehen, die ersten sechs Maschinen auf der Bromberger Kreisbahn einzusetzen. Der Rest war als Vorratslokomotiven geplant, die dann bei Bedarf von der Firma Lenz abgefordert werden sollten.
Angeregt durch die Aktivitäten im Nachbarkreis Bromberg beschloß nun auch der Kreis Wirsitz, ebenfalls ein 600-mm-Netz errichten zu lassen und im Bahnhof Gumnowitz (Kreisgrenze) beide Kreisbahnen zu verbinden. Man

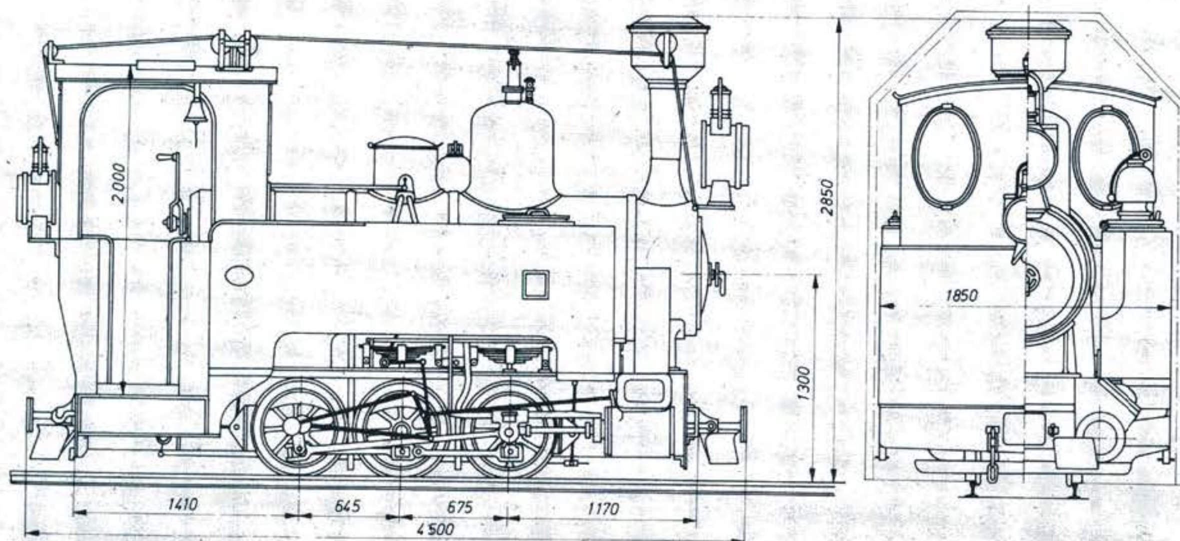
3



3 Werkfoto der Vulcan „q"-Lokomotive 1428/1894 als I^q der Bromberger Kreisbahn

4 Maßzeichnung der gelieferten Vulcan-Lokomotive der Lenz-Gattung q (Maßstab 1:45)

4



entschied sich der Einfachheit halber für den gleichen Bauunternehmer.
Darüber hinaus übernahm Lenz auch den Auftrag zum Bau und Betrieb der Anklam-Lassaner Kleinbahn (A.L.K.B.), die den Lassaner Winkel, ein landwirtschaftlich genutztes Gebiet, verkehrstechnisch erschließen sollte.

Die Vulcan-„q" für Lenz

Im Jahre 1894 wurde mit der Fabrik-Nummer 1424 die erste Maschine „Typ Bromberg" fertiggestellt. Damit existierte eine Lokomotivbauart, von der die mit der Fabrik-Nummer 1434 ausgelieferte Lokomotive immerhin 58 Jahre im Einsatz stand. Die dreifach gekuppelte Naßdampfmaschine hatte einen Innenrahmen, zwei außen liegende Zylinder mit Flachschieber und einen Antrieb auf die letzte Achse. Man wählte einseitige Kreuzkopfführung und Stephensonsteuerung und erreichte dadurch eine verhältnismäßig geringe Breite des Schieberkastens. Als Besonderheit sei erwähnt, daß die Vor-Rückwärts-Umsteuerung nicht, wie allgemein bei solch kleinen Maschinen üblich, mit Händel, sondern mit Kurbel und Schraube geschah. Gebremst wurde die Maschine mit einer Wurfhebelbremse, die jeweils über Bremsklötze einseitig auf die erste und dritte Achse wirkte. Außerdem war sie mit einer Bremsseilhaspel für die Bedienung der Gewichts- und Heberleinbremse ausgerüstet. Zur besseren Kurvenläufigkeit erhielten die ersten vier Maschinen je eine spurkranzlose Mittelachse. Offensichtlich hat sich aber diese Anordnung nicht bewährt oder war nicht notwendig. Jedenfalls wurde ab der fünften Maschine auch die Mittelachse mit Spurkränzen ausgerüstet.

Der genietete Heizrohrkessel verfügte über 67 Rohre, einen Dampfdom, ein innenliegendes Reglergestänge und einen Regler im Dampfdom. Zwei selbstansaugende Dampfstrahlpumpen im Führerstand dienten zur Ergänzung des Kesselwassers. Auf dem Kessel lag ein runder Sandkasten, der mit mechanischer Rüttelvorrichtung die Schienen jeder Lokseite über zwei Rohre zwischen den Kuppelachsen mit Sand versorgte. Zur Vermeidung von Funkenflug waren Kobelschornsteine vorhanden. Die Rauchkammertür hatte einen Zentralverschluß ohne Vorreiber. Der Wasservorrat befand sich in einem mittig zwischen dem Rahmen und zwei neben dem Kessel weit vorgezogenen Wasserkästen. Im hinteren Teil der seitlichen Wasserkästen war jeweils der Platz für die Kohlen. Als Signaleinrichtungen dienten neben einer mechanischen und außen am Führerstand angebrachten mechanischen Handglocke ein Dampfläutewerk auf dem Wasserkasten. Die Dampfpfeife wurde auf dem Dach angeordnet.
Tabelle 2 (sie wird in Heft 6 veröffentlicht) enthält die technischen Daten und die Beförderungsleistungen.
Die Abbildung 3 zeigt ein Werkfoto der Lokomotive Iq der B.K. (1428/1894).
Fortsetzung folgt

5



5 Güterzug mit umgerüsteter Vulcan-Schlepptenderlokomotive rangiert im Februar 1944 in Ober Strelitz.

Fotos: Sammlung des Verfassers (1 und 3); K. Herbener, Kaltenkirchen (BRD) (5)

Zeichnungen: bearbeitete Originalvorlagen durch den Verfasser

Lokeinsätze

Raw „Helmut Scholz" Meiningen (me 1/87-15)
Planmäßig aufgearbeitet wurden folgende Maschinen:
Ergänzung zu Heft 1/87: Hinzu kommen folgende Maschinen – Juni: 50 3521, 50 3527 (beide Bw Neustrelitz), 50 3673 (Bw Glauchau); die 50 3507 wurde hingegen schon 1982 im Bw Oebisfelde zerlegt!
Juli: 52 8175 (Bw Altenburg)
August: 50 3635 (Hzl Bw Angermünde), 44 0040 (Dampfspender Bw Seddin)
September: 52 8104 (Bw Zittau), 44 0354 (Dampfspender Bw Berlin Schöneweide)
Oktober: 52 8012 (Bw Zittau), 52 8195 (Bw Zittau)
November: 41 1125 (Bw Sangerhausen), 44 2398 (Bw Engelsdorf), 50 3580 (Bw Güsten), 50 3689 (Bw Karl-Marx-Stadt), 50 3695 (Bw Güsten, siehe auch Meldung Heft 1/87!), 52 8069 (Bw Görlitz), 52 8090 (Bw Cottbus), 52 8138 (Bw Görlitz), 86 1501 (Bw Aue); 44 1152 (Bw Leipzig-Wahren) und 44 2647 (Bw Leipzig West) umgebaut zu Dampfspendern.
Dezember: 41 1055 (Bw Güsten), 44 2397 (Bw Nordhausen), 50 3539 (Bw Nossen), 50 3705 (Bw Halberstadt), 52 8016 (Bw Zittau), 52 8021 (Bw Wustermark), 52 8064, 51 8142, 52 8200 (alle Bw Bautzen).
Schu/Rei (Februar)

Bw Halberstadt (me 2/87 – 8)
Lokbestand: 50 3520, 3552, 3553, 3556, 3606, 3700; die 50 3562, 3631, 3662, 3705 befinden sich in der Est Oschersleben, 52 8144 (Hzl Res.), 8150 (Hzl)
Lokeinsatz: 3 Maschinen in Halberstadt und 3 Maschinen in der Est Oschersleben, 1 Reservelok, 1 Lok im Arbeitszugdienst.
Umläufe (KBS 716): Hlb (19408) 10.20, 10.47 Th; Th (19413) 13.58, 14.35 Hlb; Que (66792) 7.58, 8.15 Th; Th (66793) 10.17, 12.46 Hlb; Hlb (66796) 17.51, 19.49 Th; Th (66797) 20.40, 22.34 Hlb; Hlb (66794) 13.19, 15.04 Th; Th (66795) 16.08, 18.24 Hlb.
Legende: Hlb – Halberstadt, Th – Thale, Que – Quedlinburg
Rei (März)

Bw Nossen (me 9/86 – 11)
Lokbestand: 35 1113, 50 1002 (z), 3536, 3539, 3540, 3581 (Hzl), 3603, 3636, 3647 (z), 52 8043 (ex Bw Ka, Hzl F), 8127 (Hzl F), 8176 (Hzl F); 50 3563 und 3689 an Bw Reichenbach abgegeben. Seit 14. Dezember 1986 nur noch eine Planlok im Einsatz.
Umlaufte (KBS 320/330): No (61250) 1.35, 2.00 Dö; Dö (62322) 4.53, 6.09 Grb; Grb (62323) 7.15, 8.22 Dö; (61345) 10.10, 10.59 No;
(Mo–Fr): No (62310) 14.00, 15.25 Rie; Rie (15771) 16.23, 17.13 No; No (15774) 19.01, 19.50 Rie; Rie (62311) 21.00, 22.28 No.
(Sa/So): No (61348) 13.44, 14.33 Dö; Dö (62328) 17.14, 18.19 Grb; Grb (62329) 19.07, 20.06 Dö; Dö (61347) 22.20, 23.01 No.
Legende: Dö – Döbeln, No – Nossen, Rie – Riesa, Grb – Großbothen, Ka – Kamenz, F – Freiberg.

Bw Dresden (me 10/86 – 16)
Lokbestand: 50 3516 (ex Bw Glauchau), 3565, 3616 (ex Bw Glauchau), 3654, 3657, 3661, 3672 (ex Bw Glauchau, stationäre Schuppen-Hzl), 3697, 52 8003 (ex Bw Görlitz).
Alle Maschinen dienen Heizzwecken; die 86 1056 (bisher Rangierlok im Raw Dresden) wurde als Hzl an das Bw Glauchau/Est Rochlitz abgegeben.
Sta (Januar)

Dipl.-Ing. Horst Winkelmann, Zwickau

Gleisbettung für Gartenbahnen in der Nenngröße I_m

Um unter anderem einen einfachen Auf- und Abbau der Gleise in relativ kurzer Zeit zu ermöglichen, entstand der Gedanke, die Gleisjoche in formschlüssigen Betonfertigteilen zu befestigen. Durch diese Methode wird eine saubere Abgrenzung zwischen Gleisbett und der bepflanzten Fläche erreicht, sofern die Gleisanlage direkt durch die Blumenbeete führt. Diese Abgrenzung erleichtert die Bearbeitung der Beete und verhindert auch bei stärkeren Regenfällen die Unterspülung des Gleiskörpers.

Bei der Bemessung der Fertigteile mußte von dem zur Verfügung stehenden Profilmaterial ausgegangen werden. Es handelt sich dabei um Spur-0-Vollprofil-Gleis älterer Produktion, das mit Schienenklemmen auf 100 mm lange Holzschwellen geschraubt wird. Die Länge der in der Gleisachse gemessenen geraden Gleisjoche beträgt 400 mm, die der gebogenen 393 mm. Ein Vollkreis (1500 mm Durchmesser, Umfang etwa 47,1 m) besteht aus 12 Gleisstücken. Passend zu den Gleisstücken werden die Betonfertigteile in der Länge, unter Berücksichtigung einer Stoßfuge von 10 mm, bemessen (Abb. 1). In Abhängigkeit vom Gleis können die Maße abgeändert werden (Tabelle, 1c). Es sollte beachtet werden, daß die Länge eines Fertigteils von 400 mm nicht wesentlich überschritten wird, da andernfalls das Verlegen und Regulieren der Teile zu kompliziert wird.

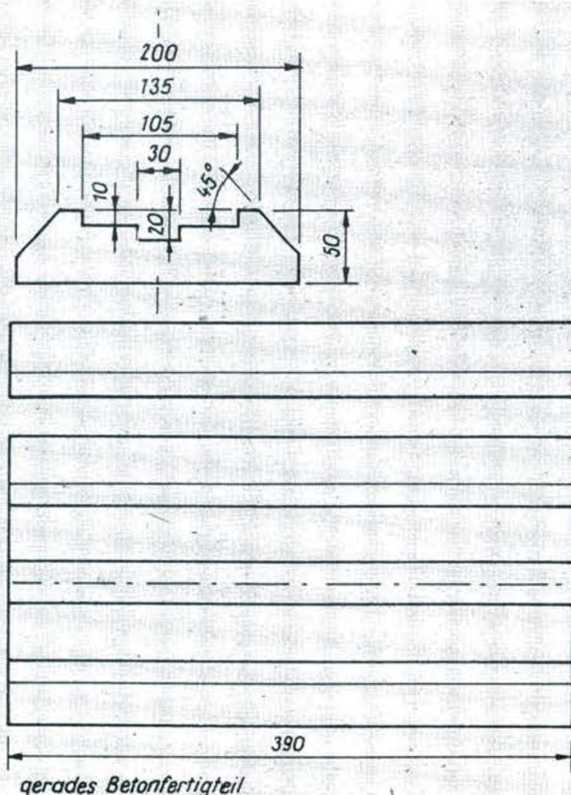
Die Formen

Die aus Möbelspanplatten entstandenen Negativformen sind zerlegbar. Dadurch wird das Entformen erleichtert. Die Form besteht aus einer Grundplatte und aus vier aufsteckbaren Seitenteilen. Auf der Grundplatte ist ein 105 mm breiter Streifen aus Sperrholz mit einer Schicht Sprelacat (Maße siehe Querschnitt) befestigt, wodurch auf der Oberseite des Formteils die Vertiefung zur formschlüssigen Aufnahme des Gleisjochs entsteht. Auf diesen 105-mm-Streifen wurde mittig ein 30 mm breiter Streifen aus gleichem Material angebracht. Diese riemenartige Vertiefung an der Schwellenunterkante des dann gegossenen Betonfertigteils ist für die Verlegung der Kabel vorgesehen. Die Abschrägung des Schotterbetts wird durch Dreikantenprofilleisten am Formteil nachgebildet. Diese Dreikantenprofilleisten sind an den beiden Längsseiten der Form angeschraubt. Die Formen für das gerade und gebogene Fertigteil sind nach dem gleichen Prinzip aufgebaut. Die Seitenteile der gebogenen Form wurden in Gemischtbauweise aus Pertinax, Stahlblech und Holz angefertigt. Auf einen Pertinax-Streifen von 2 mm Stärke sind mehrere Stücke Dreikantenprofilleisten von rund 40 mm Länge im gleichmäßigen Abstand befe-

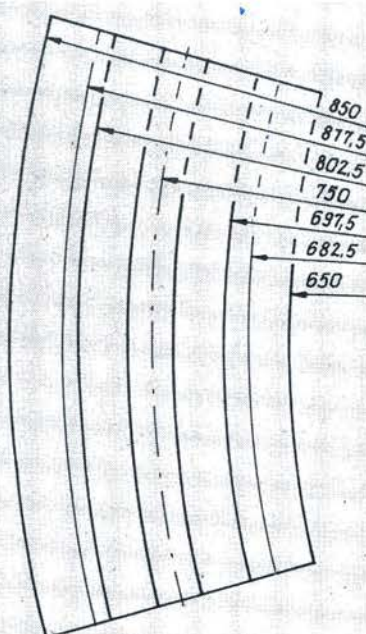
1c

Radius [mm]	Bogenlänge [mm] ohne Fuge	mit Fuge
650	340	330
682,5	357	347
697,5	365	355
750	393	383
802,5	420	410
817,5	428	418
850	445	435

1a



1b



1 a, b und c Abmessungen der Betonfertigteile

2 Negativform für gebogene Fertigteile

3 Gebogenes und gerades Fertigteil

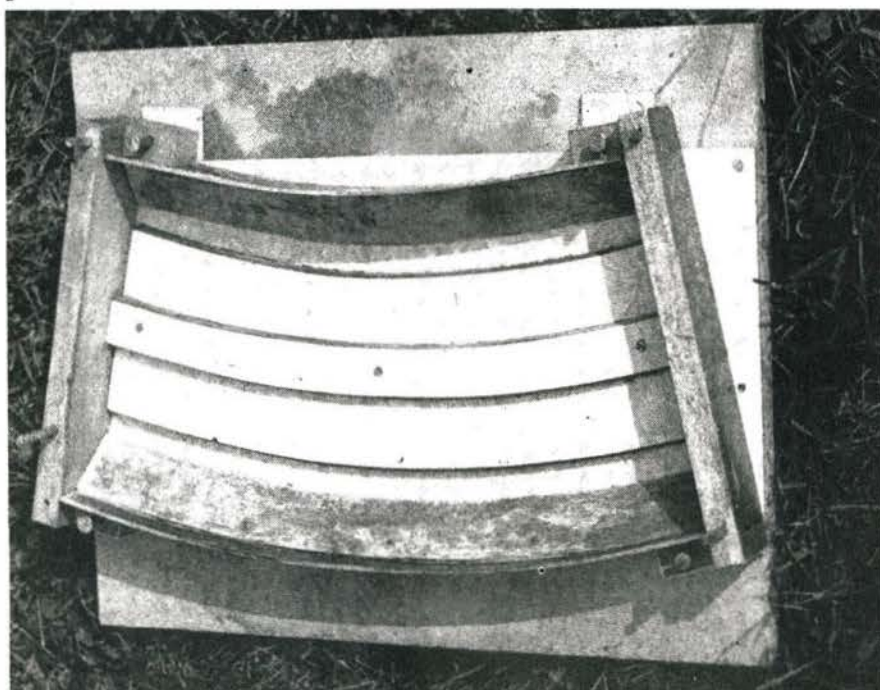
4 Gebogenes und gerades Fertigteil mit eingelegten Gleisjochen

5 Fertiggestellter Trassenabschnitt während der Betriebsruhe

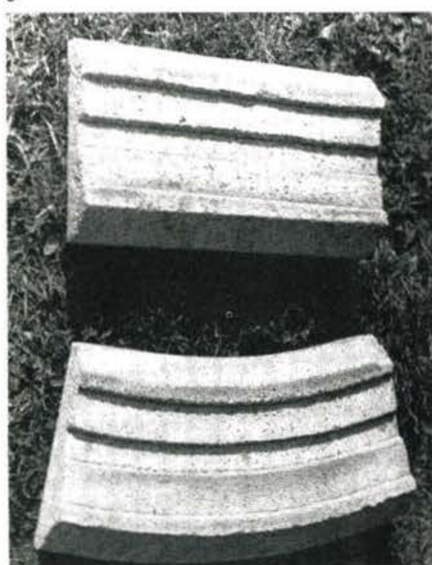
6 Betriebsbereiter Gleisabschnitt der Gartenbahn

Fotos und Zeichnungen: Verfasser

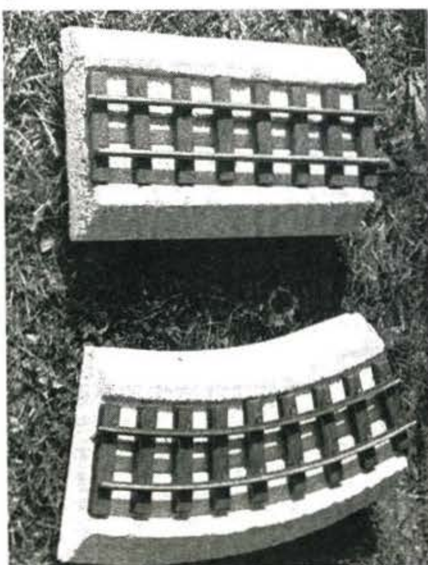
2



3



4



stigt. Die um 45° geneigte Fläche der Abschrägung bildet ein aus Blech gefertigtes Kreisringstück, das auf die Dreikantenprofilleisten zu kleben und zu schrauben ist. Die Radien der beiden Kreisringstücke wurden nach

$R_{Kreisring} = R_G \cdot 2$

berechnet, wobei R_G den Radius der Seitenfläche im Grundriß darstellt.

Die Steckverbindungen der vier Seitenteile mit der Grundplatte werden mit Stahlstiften von 5 mm Durchmesser hergestellt.

Gießen der Betonteile

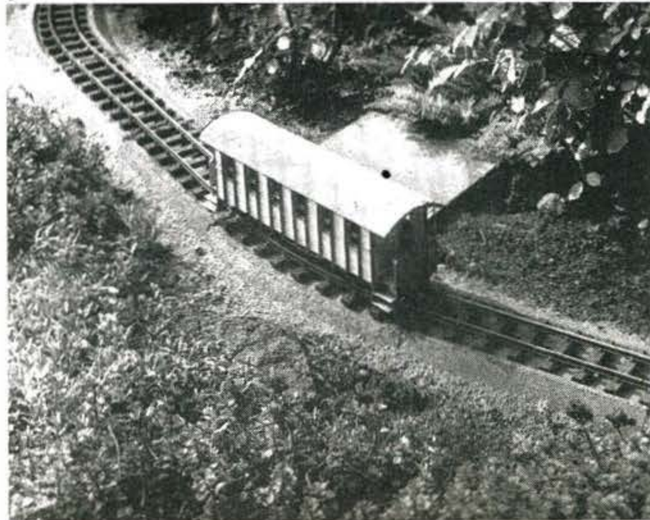
Es ist günstig, wenn mehrere Formen vorhanden sind. Der Beton wird aus feinem Sand und Zement im Verhältnis 3:1 trocken vorgemischt. Die Grobanteile im Betonsand sind auszusieben. Danach wird soviel Wasser hinzugegeben, bis man einen Beton mit weicher Konsistenz erhält. Es ist darauf zu achten, daß der Beton in der Form ordnungsgemäß verdichtet wird. Nach einer Abbindezeit von 10 Tagen können die Fertigteile aus der Form genommen und zurückgebliebene Zementanteile mit einer Holzleiste abgekratzt werden. Trennmittel ist nicht erforderlich. Nun kann die Form erneut gefüllt werden.

Die Betonfertigteile wurden in einem Sandbett von 50 mm Stärke verlegt. Zwischen den einzelnen Fertigteilen ist jeweils eine Fuge von 10 mm zu belassen, da dann eventuell auftretende kleine Verschiebungen bzw. Unregelmäßigkeiten ausgeglichen werden können.

5



6



Entwurf für ein Beamtenwohnhaus

Die auf Seite 19 veröffentlichte Reproduktion einer Originalzeichnung ist eine Arbeit, die in den Jahren 1905 und 1906 ein Absolvent der Königlichen Baugewerbe-Schule zu Frankfurt a. M. angefertigt hatte. Derartige Zeichnungen entstanden in Tusche auf Karton und wurden mit Wasserfarben koloriert. Zweifellos läßt dieses Bild die Akribie erkennen, mit der man um die Jahrhundertwende auf diesem Gebiet arbeitete.
Das zweigeschossige massive Gebäude war teilunterkellert und als Ziegelbau mit schmückenden Putzflächen konzipiert. Ein steiles Ziegeldach deckte das Gebäude. Die beiden Wohnungen waren relativ geräumig. Neben einem Vorraum und einer Küche wurden vier Stuben vorgesehen. Der Abort – schon mit Wasserspülung, da im Kellergeschoß eine Fäkaliengrube fehlt – war außerhalb der Wohnung am Treppenhaus angeordnet. Die äußere Gestaltung des Gebäudes entsprach dem damaligen Zeitgeschmack. Es könnte seinen Platz auf einem Bahnhof der Königlich-Preußischen Eisenbahn-Verwaltung gefunden haben, weist es doch typische preußische Baumerkmale auf.
Zu den mittleren Beamten zählten seinerzeit unter anderem die Bahnmeister. In Wohnungen für „untere Beamte" waren die Räume wesentlich kleiner, meist nur Stube, Kammer und Küche, in die man ohne Vorraum direkt vom Treppenraum eintrat. Wohnungen für „gehobene Beamte" waren dagegen wesentlich größer, somit repräsentativer und immer mit Bad und WC ausgestattet. Für Arbeiter wurden nur sehr selten Dienstwohnungen gebaut. So dokumentiert auch diese Zeichnung die gesellschaftlichen Verhältnisse im damaligen deutschen Kaiserreich.
Mit Hilfe des angegebenen Maßstabs lassen sich die Maße unkompliziert in jede Nenngröße umrechnen. Der Modellbau kann in der bekannten Gemischtbauweise erfolgen. Nähere Erläuterungen sind dazu der einschlägigen Fachliteratur (transpress-Modellbahnbücherei) zu entnehmen. Bei diesem Modell ist besonders auf die Verwendung von maßstabgerechten Ziegelsteinpapier zu achten, wie es von der AG 4/1 „Friedrich List", Am Stadtpark 28, Erfurt, 5085, vertrieben wird.

Günter Fromm

Gleissperren für H0

Zur Vollständigkeit einer Anlage gehören Sperreinrichtungen in Nebengleisen, welche die Gefährdung von Zügen oder bei Rangierfahrten durch andere Fahrzeuge verhindern sollen. Da sie nicht handelsüblich sind, suchte ich in der Bastlerkiste nach passendem Material und fand dort einige Pilz-Weichenantriebe. Einen Entgleisungsschuh aus metallischen Schienenverbinder und dazu eine passende Zugstange zu basteln, erwies sich als sehr einfach.

Mein Entgleisungsschuh wird in entsprechender Stellung nicht wie beim Vorbild heruntergeklappt, sondern nach der Gleismitte hin verschoben und geht in dieser Stellung nicht über die Schienenoberkante hinaus.
Diese Einrichtung in Abhängigkeit mit der Stellung der zugehörigen Weiche zu bringen, verlangt keine schalttechnischen Kunstgriffe.
Wir dürfen nicht vergessen, daß die Pilz-Weichenantriebe nur eine kurze Stromzuschaltung vertragen. Um die Lage einer Gleissperre anzeigen zu können, muß das Signalbild des Weichenantriebes verändert werden. Dazu benutzte ich den gleichen Lichtkastenantrieb. Jedoch ist ein Lichtkasten von gleicher Breite und Länge des Würfels erforderlich, der mit Lackfarben folgende Signalbilder erhielt:
– Gsp / – Halt ! Fahrverbot – rückwärts erkennbar durch zwei metallweiße Sternbilder waagerecht und – Signalbild Gsp 2 – Gleissperre ist abgelegt – rückwärts ein Sternbild.
Übrigens verwendete ich die gleichen „Pilz-Weichenantriebe" zum Betätigen der Gleisbremsen im Ablaufbetrieb.

R. Kolinek, Merkers

Große Nenngrößen auch in der ČSSR



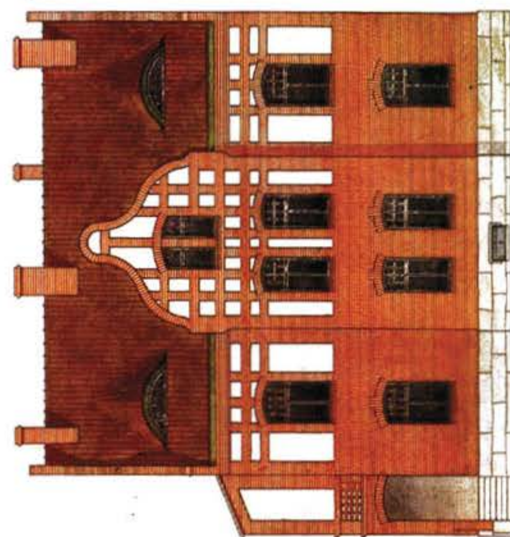
Wem schlägt beim Anblick der Modelle in den Nenngrößen 0 und I nicht das Herz schneller? Glücklicherweise nimmt unter unseren Modelleisenbahnern die Zahl der „Großspurigen" ständig zu. Doch auch im befreundeten sozialistischen Ausland sind sie zu finden – einer der wenigen in der ČSSR ist Ing. Vladimir Valda, den wir heute etwas näher vorstellen möchten. 1980 veröffentlichte Ing. Valda in der Zeitschrift Železničář (Eisenbahner) einen Beitrag „Hat die große Modelleisenbahn der Nenngröße I eine gute Zukunft?". Leider mit schwacher Resonanz. Wie auch bei uns, scheitert für die meisten Modellbahnfreunde in der ČSSR vieles am Platz. Doch andererseits hat der Spaß in der freien Natur, die Möglichkeit Züge und Weichen per Hand, also unter relativ einfachen Bedingungen, zu bedienen, einen besonderen Reiz. Die meisten Freunde sind in der ČSSR Selbstversorger und suchen Gleichgesinnte, um Erfahrungen, aber auch u. a. Kleinteile auszutauschen. Vor allem bereitet das wetterfeste Gleis Sorgen. Ing. Valda besitzt eine Dieselllok, ähnlich der T 466 der ČSD, sowie drei vierachsige Güterwagen. Weniger der modellgerechte Nachbau als das betriebsfähige Fahrzeug interessieren den Ingenieur. Ausreichende Lokmasse, Motorleistung und Zugkraft müssen stimmen – so wiegen die Lok etwa 15 kg und die Wagen 2 bis 4 kg. Gefahren wird mit 24-V-Gleichstrom. Die Stromzuführung gewährleistet die dritte Schiene. Geplant ist der Bau eines Kesselwagens mit Diamond-Drehgestellen sowie eine Dampflok der Bauart B'B'n4vt, ähnlich der 99 5901 der DR (Selketalbahn).
Modellbahnfreund Valda ist am Austausch von Erfahrungen über den Bau von Gartenbahnen sehr interessiert. Wer mit ihm Verbindung aufnehmen möchte, wende sich bitte direkt an die Redaktion.

Foto: Vladimír Valda

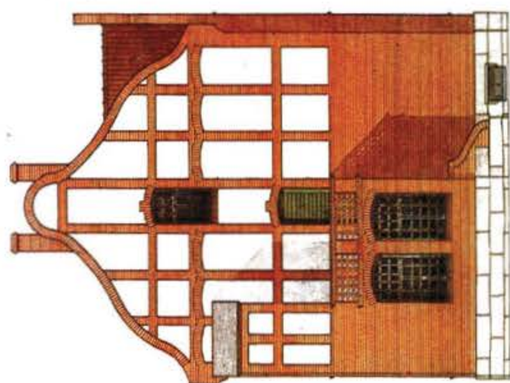
Königl. Baugew. Schule. Tiefbau II.

Blatt 2.

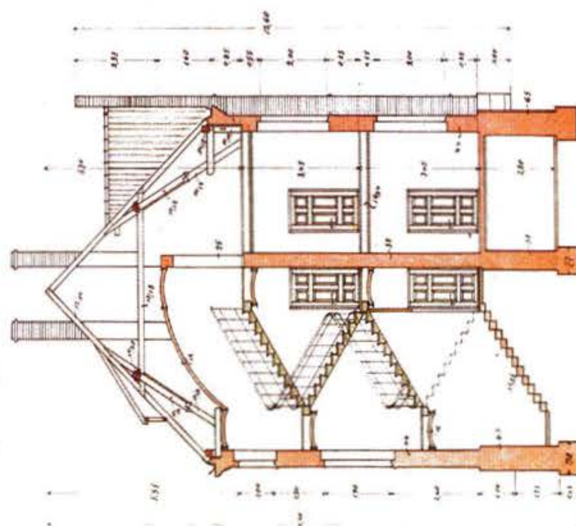
Entwurf zu einem Beamtenwohnhaus für 2 mittlere Beamte.



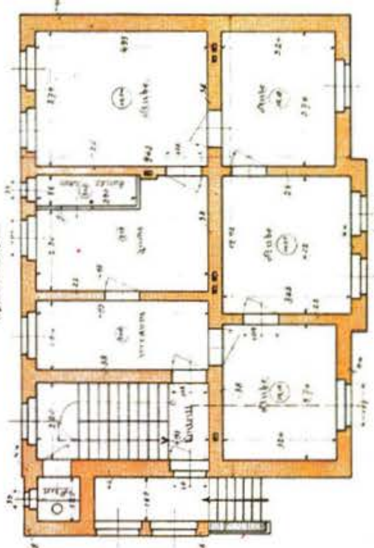
Vorder = Ansicht



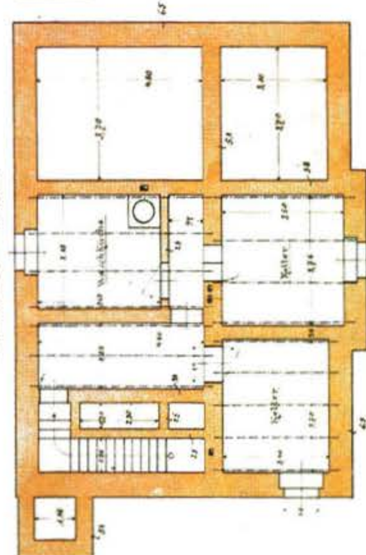
Giebel = Ansicht



Schnitt a–b.

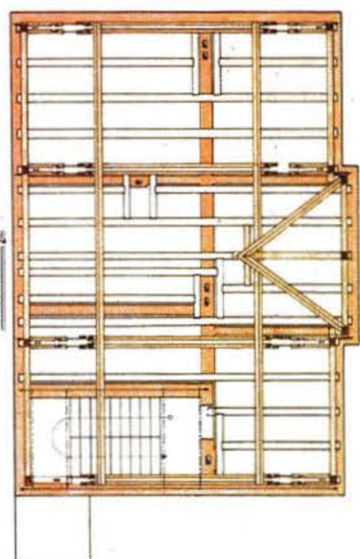


Grundriss.



Keller = Grundriss.

Maßstab 1:100



XXXIII. Internationaler Modellbahnwettbewerb 1986, Budapest

1



2



3



4



Mit dieser Bildseite setzen wir unsere Veröffentlichungen über den XXXIII. Internationalen Modellbahnwettbewerb fort. In diesem Zusammenhang sei noch einmal daran erinnert, daß im Heft 3/87 der Aufruf zum 87er Wettbewerb veröffentlicht wurde. Wir würden es sehr begrüßen, wenn sich daran besonders viele Modelleisenbahner beteiligen, steht doch diese Veranstaltung ganz im Zeichen des MOROP-Kongresses in Erfurt.

1 BR 95° von Ralf Uhlmann (DDR), Kategorie A 1/TT, 2. Preis

2 BR 94 von Guntram Köhler (DDR), Kategorie A 1/TT, 3. Preis

3 »Güterboden« von Klaus Symnak (DDR), Kategorie F (H0), 2. Preis

4 Bahnhof »Nordland« von Jan Schildhauer (DDR), Kategorie C (H0), 2. Preis

Fotos: Albrecht, Oschatz

dmv teilt mit

Einsendungen für Veröffentlichungen auf dieser Seite sind mit Ausnahme der Anzeigen „Wer hat – wer braucht?" von den Arbeitsgemeinschaften grundsätzlich über die zuständigen Bezirksvorstände zwei Monate vor Erscheinen des jeweiligen Heftes an das Generalsekretariat des Deutschen Modelleisenbahn-Verbandes der DDR, Simon-Dach-Straße 10, Berlin, 1035, zu schicken. Anzeigen zu „Wer hat – wer braucht?" bitte direkt zum Generalsekretariat senden. Hinweise im Heft 1/1987 beachten.

Arbeitsgemeinschaften

Gründungen:

Großschönau, 8802
Vors.: Hans Linke, Neuschönauer Str. 25

Fraureuth, 9622
Vors.: Günter Klitzner, Fabrikgelände 13

Dresden, 8029
Vors.: Gerhard Raschke, Am Leutewitzer Park 9

Gotha, 5800
Vors.: Frank Böhm, Lothringer Str. 28

Schwedt, 1330
Vors.: Tristan Pommer, Straße der DSF 22

Leipzig, 7063
Vors.: Bernd Winkler, Neue Leipziger Str. 20

Brandenburg, 1800
Vors.: Jörg Schulze, Silostr. 6

Herrnburg, 2441
Vors.: Günter Gade, Hauptstraße

AG 7/36 Straßenbahn Magdeburg
Während des Sommerhalbjahres 1987 wird gemeinsam mit den Magdeburger Verkehrsbetrieben an folgenden Tagen ein **historischer Straßenbahnbetrieb** durchgeführt:
2./3. Mai; 8. Juni; 4./5. Juli; 8./9. August; 7. Oktober. **Fahrstrecke:**
Alter Markt – Olvenstedt – Herrenkrug – Alter Markt; ab Alter Markt: jeweils 13.00/14.40/16.20 Uhr; **Fahrpreis:** 1,– M (Kinder 0,50 M) – Fahrscheine beim Schaffner.

Zum Einsatz gelangen die historischen Triebwagen Nr. 70 („Hecht"-wagen) und Nr. 124 im Wechsel. Auswärtigen Interessenten empfehlen wir besonders die Fahrtermine im Juli/August, wo beide Fahrzeuge im Einsatz sind. Weitere Fahrtermine sind den örtlichen Aushängen sowie der Magdeburger Tagespresse zu entnehmen. Eventuelle Rückfragen sind an die Kommission für Öffentlichkeitsarbeit des Bezirksvorstandes Magdeburg, Karl-Marx-Straße 250, Magdeburg, 3010, zu richten.

AG 3/14 „Saxonia" – Dresden
Ab sofort kann ein Verzeichnis der lieferbaren Kleinserienerzeugnisse des DMV abgegeben werden. Das Verzeichnis ist gegen Voreinsendung von 10,– M (per Postanweisung) abzufordern bei: AG 3/14 „Saxonia", Postfach 117, Dresden, 8023 und wird nur an DMV-Mitglieder abgegeben.

AG 3/85 und Rat der Stadt Werdau, 9620
Alle interessierten Gartenbahnfreunde werden zum 4. GARTENBAHN-TREFFEN am Sonntag, dem 28. Juni 1987, von 10 bis 17 Uhr in das Kreis- und Stadtmuseum Werdau, Straße der Freundschaft 4, herzlich eingeladen. Die Anmeldungen sind bis zum 1. Juni 1987 zu richten an: Freund Christian Spindler, Ziegelstraße 16, Werdau, 9620. Unkostenbeitrag: 10,– M, bitte per Postanweisung einzahlen (gilt gleichzeitig als Anmeldung). Ohne Voranmeldung ist der Eintritt nicht garantiert.
Es stehen Gleise für Fahrbetrieb in den Spurweiten 72, 45 und 32 mm zur Verfügung. Eigene Gleise können mitgebracht werden, zum Aufbau ist eine saubere Rasenfläche von 26 m × 6 m vorhanden.
Für den Erfahrungsaustausch bitte selbstgebaute Modelle (auch halbfertig) mitbringen. Fahrspannung bis 12 (24) V und 10 A vorhanden.
Kleinserienverkäufe werden nur gestattet, wenn bei der Anmeldung das Verzeichnis der Artikel mit den Genehmigungsnummern des DMV vorgelegt werden. Kleinserienberatung zu Gartenbahnartikeln durch einen Vertreter der Technischen Kommission ist vorgesehen.
Eine geringe Anzahl von Übernachtungen steht wieder zur Verfügung, dafür bitte rechtzeitig und besonders anmelden.
Die Teilnehmer der vergangenen Treffen werden gebeten, wiederzukommen.

Sonderfahrten

Bezirksvorstand Magdeburg
1. Am 21. Juni 1987 Solidaritätssonderfahrt von Magdeburg nach Blankenburg und zurück gemeinsam mit dem Journalistenverband der DDR. Bespannung: BR 41 und BR 50.35. Magdeburg ab/an: ca. 8.20/19.30 Uhr; Fotohalte; Souvenirverkauf; attraktive kulturelle Umrahmung im Rahmen des „Blankenburger Sommers". Teilnehmerpreis: Erwachsene 25,– M, Kinder 15,– M. Bestellungen sind ab sofort zu richten an: Magdeburg-Information, Alter Markt 9, Magdeburg, 3040 (Voreinzahlung des entsprechenden Betrages per Postanweisung).
2. Einsatzplan des Ausstellungszuges Magdeburg im Jahr 1987:

01./03. Mai	Magdeburg
15./17. Mai	Burg
22./24. Mai	Brandenburg
29./31. Mai	Rathenow
05./07. Juni	Stendal Ost
12./14. Juni	Klötze
19./21. Juni	Blankenburg (Solifahrt des VdJ)
26./28. Juni	Halberstadt (100 Jahre Strab)
03./05. Juni	Schwanebeck (925 Jahre Stadt)
10./12. Juli	Rübeland
17./19. Juli	Rübeland
24./26. Juli	Quedlinburg
31. Juli/2. August	Quedlinburg
07./16. August	Gernrode (100 Jahre Selketalbahn, tägl. 8–17 Uhr)
21./23. August	Gernrode (normal)
28./30. August	Belzig
04./06. September	Barby (Burgfestspiele)
10./13. September	(Sonderfahrt zum MOROP-Kongreß; zus. 10. 9.: 9–12 u. 15–18 Uhr)
18./20. September	Hettstedt
25./27. September	Aschersleben
02./04. Oktober	Schneidlingen

Öffnungszeiten: stets
Freitag 15.00–18.00 Uhr
Samstag 9.00–12.00 und 15.00–18.00 Uhr
Sonntag 9.00–12.00 Uhr
zusätzlich:
21. Juni bis 16.00 Uhr
03. Juli 9.00–12.00 Uhr

Bezirksvorstand Greifswald
Am 23. Mai 1987 Sonderfahrt von Pasewalk nach Neubrandenburg. Abfahrt/Ankunft Pasewalk 9.10/ca. 16.30 Uhr mit BR 52. Fahrpreis: Erwachsene 10.50 M, Kinder 5,– M. Kartenbestellungen **nur per Postanweisung** an: Deutscher Modelleisenbahn-Verband der DDR, Bezirksvorstand Greifswald, Johann-Stelling-Straße 30, Greifswald, 2200.

Am 26. März 1987 verstarb nach langer schwerer Krankheit der ehemalige Vorsitzende des Bezirksvorstandes Berlin

Dipl.-Ing. oec. Willi Fieseler

Träger der Ehrennadel des DMV in Gold und weiterer staatlicher und gesellschaftlicher Auszeichnungen.

Wir verlieren in ihm einen stets einsatzbereiten Funktionär, der sich hervorragende Verdienste um die Entwicklung unseres Verbandes erworben hat.
Wir werden ihm ein ehrendes Gedenken bewahren.

Deutscher Modelleisenbahn-Verband der DDR
Präsidium

Wer hat – wer braucht?

Biete: „Baureihe 01" im Tausch gegen „Schiene, Dampf und Kamera" u. sonstige Eisenbahnliteratur. Klaus Pollmächer, Karl-Marx-Straße 33, Laucha, 4807.

Biete: umfangreiche Modell- u. Eisenbahnliteratur; in H0: BR 05, 23, 42, 45, 64, 84 sowie div. Fahrleitungsmaterial. Wolfgang Renge, Westring 15, Parchim, 2850.

Biete: H0, BR 84, 23, 41, 52 kon. Suche: H0, Dampflokmodelle (auch Eigenbau). Nur Tausch bzw. Ankauf. M. Simoneit, Str. d. 30. Jahrestages 44, Wolfen-Nord, 4440.

Biete: H0, BR 44.0 (Eigenbau); Heine-Modellbahnregler. Suche: BR 91 in H0. Heiko Becker, Hans-Beimler-Str. 22, Schwerin, 2792.

Biete: H0, BR 86; Eigenbaulokgeh. P8 u. P10. „Die Windbergbahn"; „Modellbahnbauten". Suche: H0, kompl. Fahrwerk BR 84: $H0_m$-Schmalspurmaterial von HERR; „Lokomotiven der Deutschen Reichsbahn"; „Museumslokomotiven". Peter Kasperzek, Friedhofstraße 1, Sebnitz, 8360

Biete: 0(MÄRKLIN): B-Spiritus-Lok; Gleise; (LIEBMANN): BR 01 (44 cm); VT 137; Wagen und Gleise; (STADTILM): BR 01 (50,5 cm); BR 64 (1C1); B-Diesellok; (ZEUKE): T 48; T 55; Holzhochbauten; Bogenbrücke; Signale; in H0 (PIKO): BR 50 alt; (GÜTZOLD): V 200 DB; Holzschwellengleis; Industrie-Stellwerke; Dampfmaschine. Thomas Günther, Thälmann-Ring 36A, Greifswald-Schönwalde II, 2200

Biete: „Lokomotiven aus Esslingen"; „Glasers Annalen 1900–1910"; „Historische Bahnhofsbauten"; Dampflok-Archiv 1,3,4; „Ellok-Archiv". Suche: „Reisen mit der Dampfbahn"; „Reisen mit der Schmalspurbahn"; „Dampflok-Archiv 2"; „Glasers Annalen 1947–1967". D. Rössel, bei Täumler, Leibnitzstr. 47, Gera, 6500.

Biete: „Die BR 01"; „Reisen mit der Dampfbahn"; „modelleisenbahner" Hefte 1, 10–12/1975; Original-Lokschilder (ohne EDV) von BR 52; Rbd- und Bw-Schilder sowie Schwarzweiß-Fotos von Dampflokomotiven. Suche: „Dampflok-Archiv 3"; Loks u. Wagen in H0. F. Heilmann, Juri-Gagarin-Straße 12b, Cottbus, 7500

Biete: H0, BR 03^{10} Reko (Eigenbau, Kohle od. Ölfeuerung); div. Dampflokschilder; div. transpress-Literatur. Suche: H0, BR 89^{70-77} / 38^{10-40} / 94^{5-17} (Eigenbau); Personenwagen Bi 24; Eilzugwagen; Langenschwalbacher. Frank Barby, Dr.-Otto-Nuschke-Straße 7, Tangermünde, 3504

Biete: Lokschild BR 52; internat. Wagenschilder; Dreileiter-Schienen u. Weichen 00, 0, I; Schienenmaterial Nenngr. I; Lok DA 800; in H0: BR 106 Räder rot (PIKO), Silberling, Gw Ferrywagon; N-Material (Eigenbau); „Deutsche Dampflokomotiven"; „Lokomotiven aus Esslingen"; „Dampflokomotiven"; Kursbücher DB; Eisenbahn-Jahrbücher 1978, 1979. Suche: Lokschilder; Dias u. Fotos v. V 60, V 100, V 180, V 200; Dampflokschilder; Schilder von Wumag, Borsig, Schichau, LEW u. a.; rollendes Gartenbahnmaterial; PIKO BR 106 Räder grau: Loks u. Wagen in 0, I, II. Dr. B. Luckner, Jägerstraße 9, Limbach-Oberfrohna, 9120

Biete: H0, 50; 89; 91; 92; 93 (Eigenbau); ETA; SKL; $H0_e$-Lok u. Wagen; $H0_m$-Wagen. Lokschilder BR 23, 50, 52, 91, 107 002-8; 180 201. Suche: Loks u. Wagen sowie Kfz in DRG-Ausführung. Karl-Heinz Heilmann, G.-Schwela-Str. 2, Cottbus, 7512

Biete: H0, BR E 44, BR 75^5 – Gehäuse, Fahrwerk leicht besch.; TT: BR 211. Suche: H0, BR 17, 44, 45, 58, 58 Reko, 42, 84, E 17, E 18, E 94. Reinhard Schäffner, Str. d. Einheit 6, Ronneburg, 6506.

Biete: H0, BR 185; ETA 177 (m. lg. Mittelwg). Suche: H0, E 04, E 18 (Eigenbau); E 94 (Bausatz), BR 98. Bernd Leipert, Otto-Franke-Str. 38, Dresden, 8028.

Biete: H0, BR 55 FS; Bi 33 DB; Säuretopfwagen; in TT: O-Wagen; Stahlrungenwagen; „Umzeichnungspläne 1925"; „Die Dampfmaschine"; „Reiseverkehr"; „Rangier- und Stellwerksdienst von A–Z"; Poster BR 89, 94. Suche: H0, SKL; Handhebeldraisine; Pferdefuhrwerke; Drehscheibe; Ringlokschuppen; „Schiene, Dampf und Kamera"; „Über den Rennsteig von Probstzella nach Sonneberg"; „BR 01" „BR 44"; „Steilrampen über den Thüringer Wald"; „Reisen mit der Dampfbahn"; „Die Selketalbahn". Nils Knothe, Oststraße 5, Psf 16/15, Heiligenstadt, 5630

Biete: ETA DRG, dreiteil., rot/elfenb., kurzer Mittelwagen – Fertigmodell mit Antrieb, einwandfr. Zustand. Suche: BR 84 von HRUSKA. Uwe Gabler, Angergasse 31, Lichtenstein, 9275

Ing. Hans-Jürgen Böttcher, Güstrow,
und Rolf Böttcher, Schwerin

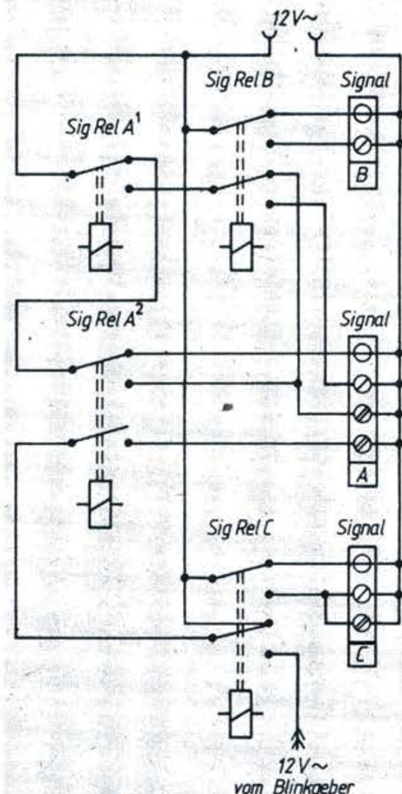
Gleisbildstellwerk in Relaistechnik

(Teil 2)

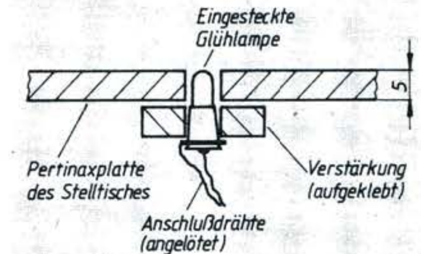
Fortsetzung aus Heft 4/1987

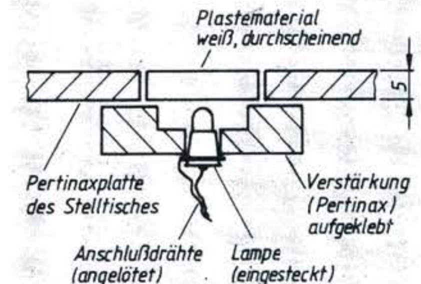
Fahrstraßen für Durchfahrten
Fahrstraßen für Durchfahrten werden gebildet, indem die Ein- und Ausfahrstraßen nacheinander einzustellen sind. Am Einfahrsignal müssen jetzt jedoch die Signalbilder Hl 1 oder Hl 9a erscheinen. Das wird durch eine Schaltung nach Abb. 1 möglich. Entsprechende Kontakte der Signalbilder am Signal A bei Durchfahrt.
Das erforderliche Blinklicht bei Hl 9a liefert ein Impulsgeber, eine einfache Multivibratorschaltung aus dem Transistor-Bastelbeutel mit einem 6-V- oder 12-V-NSF-Relais. Dafür gibt es entsprechende Schaltungen in der Fachliteratur.

Betriebserfahrungen
Unsere Anlage arbeitet nach dem beschriebenen Prinzip seit etwa zehn Jahren. Der Personenbahnhof Hasselbach hat z. B. je zehn Fahrstraßen für Ein- und Ausfahrten. Beim Bedienen der Start- und Zieltasten sind bis zu sieben Weicheneinheiten und das Flachrelais gleichzeitig zu schalten.
Dadurch treten Ströme von mehreren Ampere auf. Anfangs befürchteten wir, die Tastenschalter würden die Belastung auf die Dauer nicht aushalten. Dem war aber nicht so, sie funktionieren heute noch einwandfrei.
Ebenso problemlos arbeiten die Relais. Die NSF-Relais mit ihren Edelmetallkontakten und den Plasteabdeckkappen für den Staubschutz sind weitgehend wartungsfrei. Die Postrelais sollte man allerdings vor Staub schützen. Zu verschmorten Kontakten kam es bisher nicht, obgleich der gesamte Stellstrom über die Kontakte für die Fahrstraßenausschlüsse fließt.
Einige Probleme hatten wir anfangs mit den Wechselstromimpulsrelais (Flachrelais). Bei der Auflösung der Fahrstraße durch den Schienenkontakt erhält die Spule 2 nur solange Strom, bis der Anker anzieht und die Kontakte A1 – A öffnet. Das geschieht in Sekundenbruchteilen und reicht oft nicht aus, das Relais in die andere Endlage zu bringen. Somit schließen die Kontakte A – A2 und B – B2 nicht mit Sicherheit. Da wir diese Kontakte in einer früher entwickelten Schaltung für die Realisierung von Fahrstraßenausschlüssen mit nutzten, gab es oft Störungen. Bei der Rekonstruktion der Anlage änderten wir das. Es empfiehlt sich, diese Relais bei Anwendung unseres Schaltprinzips nur in einer Endlage zu nutzen.
Sie sind für den vorgesehenen Zweck ideal, bilden einen wesentlichen Bestandteil des Prinzips und sind nicht so ohne weiteres durch dauerstrombetriebene Relais zu ersetzen.

1


Stromversorgung
Prinzipiell sind drei Spannungen bereitzustellen:
– eine Wechselspannung zum Schalten der Weichen und Flachrelais,
– eine Wechselspannung 12 V für Beleuchtungszwecke und
– Gleichspannung zum Betrieb der NSF- und Postrelais.
Die Wechelspannungen können aus dem handelsüblichen Stelltrafo entnommen werden. Die Höhe der Gleichspannung richtet sich nach den verwendeten Relais und kann durch Gleichrichtung ebenfalls aus dem Stelltrafo oder einem gesonderten Trafo gewonnen werden. Bei größeren Anlagen wird man damit jedoch nicht auskommen. Beim Einstellen längerer Fahrstraßen entstehen Ströme von mehreren Ampere. Unvermeidlich längere Leitungsführung in der Verdrahtung der Anlage rufen Leitungsverluste hervor, die mehrere Volt betragen können, da in der Regel mit relativ dünnem Schaltdraht gearbeitet wird.
Wir sind nach einigen Versuchen auf eine Lösung gekommen, die sich bisher gut bewährte. Es wurden vier Trafos 6,3 V, etwa 9 A aus alten Fernsehgeräten (z. B. Cranach) sekundärseitig in Reihe geschaltet. Damit stand eine Wechselspannung von etwa 25 V zur Verfügung, an der man einiges „dranhängen" konnte: Sie dient in erster Linie als Weichenstellspannung. Diese Spannung schadet den eigentlich für 16 V konstruierten Weichenantrieben nicht. Einerseits wirkt sie schaltungsbedingt nur kurzzeitig ein, zum anderen sinkt sie durch Leitungsverluste ohnehin etwas ab.
Die 12-V-Wechselspannung für die Signal- und Meldelampen sowie andere Beleuchtungszwecke greifen wir z. T. hinter dem zweiten Trafo der geschilderten Kombination ab, bzw. entnehmen sie einem gesonderten Trafo. Bei großen Anlagen kommt eine ganze Anzahl Lampen zusammen!
Die Gleichspannung für die NSF-Relais erzeugen wir durch Diodengleichrichtung aus handelsüblichen 6-V-bzw. 12-V-Trafos.
Einige Probleme bereiteten uns die Postrelais, die in Fernmeldeanlagen mit etwa 60 V betrieben werden. Eine solche Spannung stand uns nicht zur Verfügung, und so versuchten wir es mit unseren 25 V, die mit einem Selengleichrichter in Graetz-Schaltung gleichgerichtet und mit 100-µF-Elkos aus alten Fernsehgeräten geglättet wurden. Uns stand ein größerer Posten die-

2


3


1 Schaltplan für Durchfahrten (Zur besseren Übersicht sind nur die Relaiskontakte eingezeichnet, die für die Signalstellungen benötigt werden.)

2 Anbringung der Meldelampen für die Signalstellung unter dem Stellpult

3 Anbringung der Weichenschenkel- und Gleisausleuchtung unter dem Stellpult

ser Relais zur Verfügung, weshalb wir diejenigen heraussuchen konnten, die noch sicher ansprechen und möglichst wenig Strom „ziehen". Die für unsere Zwecke passenden Kontaktsätze bauten wir von den „Verworfenen" Relais um. Das ist ganz einfach! Man kann die Kontaktsätze nach Bedarf auch selbst zusammenstellen. Nur ist das recht umständlich, denn es erfordert eine Lehre und eine anschließende Justierung.

Bautechnische Ausführung

Der Gleisbildstelltisch
Der Gleisbildstelltisch ist als flaches Pult aufgebaut, das wir seitlich an der Modellbahnanlage befestigten. Für die Platte des Stelltisches verwendeten wir 5 mm starkes Pertinax. Sie ist schräg nach vorne geneigt und aufklappbar. Tasten und Ausleuchtung sind in Anlehnung an das Vorbild angeordnet.

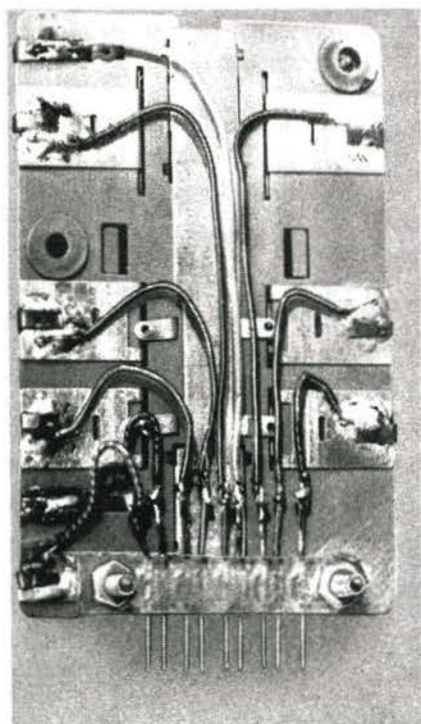
Meldelampen
Den Signallampen parallel geschaltete Meldelampen für die jeweilige Signalstellung (nur Halt- und Fahrtbegriff) sind von unten in Bohrungen der Platte gesteckt, die nicht zu weit sein sollten, um einen festen Sitz der Lampen zu sichern. Es empfiehlt sich, die Platte an diesen Stellen durch untergeklebte Pertinaxstücke zu verstärken. Die Bohrlöcher werden dadurch etwas länger, sichern einen festeren Sitz der Lampen und verhindern deren Überstehen über die Platte. Die Anschlußdrähte werden direkt an die Glühlampen gelötet. Dabei erweist es sich als günstig, den Draht für den Anschluß des Metallsockels als Öse zu biegen, die Lampen dort einzustecken und anzulöten. Diese Lampen lassen sich bei Defekten leicht auswechseln.

Rückmeldung der Weichenendlage
In den Schenkeln der symbolischen Weichendarstellung auf dem Stelltisch wurden rechteckige Öffnungen gesägt, darin weiß durchscheinendes Plastematerial eingepaßt und von unten ausgeleuchtet. Die Glühlampen werden über die Rückmeldekontakte der Weichenantriebe geschaltet. Diese Vorrichtung führt zu einer gleichmäßigen Ausleuchtung des Lichtstreifens.
Durch die Anordnung einer weiteren, beispielsweise roten Glühlampe läßt sich ein Wechsel zwischen Weiß- und Rotausleuchtung erreichen (wie „Gleis frei"-, „Gleis besetzt"-Anzeige).

Tastenschalter
Für kleinere Anlagen reicht in der Regel die Anzahl der Kontakte der im Handel erhältlichen Tastenschalter aus. Mit etwas Geschick lassen sich jedoch auch längere Schalter zusammensetzen. Hier leistet der Zweikomponentenkleber Epasol EP 11 die besten Dienste. Wir stellten auf diese Weise Tastenschalter mit bis zu 16 zweipoligen Umschaltern her, die bisher zuverlässig arbeiten.

Signale
Alle Lichtsignale fertigten wir aus Konservendosenblech. So konnten die Signalschirme nach Bedarf gestaltet werden. Die Ausleuchtung der Lichtstreifen für z. B. Signal Hl 3b erfolgt über Lichtleitkabel von einer unter der Anlagenplatte angebrachten grünen bzw. gelben Lampe. Diese Konstruktion befriedigt uns jedoch noch nicht, weil die Lichtausbeute zu gering ist. Wir beabsichtigen, für die Lichtstreifen Lichtemitterdioden zu verwenden.

4



4 Rückseite eines umgebauten Flachrelais mit angesetzter Steckerleiste

Zeichnungen und Foto: R. Böttcher, Schwerin

Verdrahtung
Unter der Anlagenplatte werden die Verbindungen von den Weichen, Signalen, Schienenkontakten, Trenngleisen usw. zunächst an Sammelpunkte herangeführt (Lötösenleisten). Zur Beibehaltung der nötigen Übersicht ist das vor allem bei größeren Anlagen empfehlenswert. Von den Sammelpunkten führen die Verbindungen über vieladrige Telefonkabel weiter in das Stellpult bzw. in den Relaisschrank.

Relaisschrank
Die Relais brachten wir anfangs in den Stellpulten unter. Nach Rekonstruktion und Erweiterung der Anlage fertigten wir einen Relaisschrank, einen einfachen Holzkasten, der an die Wand gehängt wurde. Dort sind alle Relais zentral untergebracht. Die Postrelais sind in den Montagerahmen aus den Relaisschränken der Post befestigt. Für die NSF-Relais bauten wir die Rahmen für die Aufnahme der Steckfassungen selbst.
Neue Ideen brauchten wir jedoch für die Unterbringung der Flachrelais. Wir fanden eine Variante, die sich bis jetzt bewährt hat.

Umbau der Flachrelais
Zunächst wurden die Klemmvorrichtungen entfernt und durch befestigte Lötfahnen ersetzt. Dann setzten wir die Relais auf 12polige, handelsübliche Steckerleisten (nötigenfalls längere Leisten kürzen) und führten die Verbindungen zu deren Stifte. Damit hatten wir steckbare Flachrelais geschaffen, die platzsparend (hochkant) eingebaut und problemlos ausgewechselt werden können. Die Mühe sollte man nicht scheuen! Sie zahlt sich aus durch eine sichere Funktion der Relais.

Unterlagen und Pläne
Vor allem bei größeren Anlagen ist die Anfertigung von Schaltplänen und Kontaktbelegungsplänen zu empfehlen.
Sie werden einerseits für den Aufbau, zum anderen für eine spätere Fehlersuche gebraucht. Es reißt doch immer mal ein Draht ab oder es tritt ein anderer Fehler auf...

Gesamtübersicht und Möglichkeiten der Erweiterung
Grundsätzlich sind pro Fahrstraße
- je eine Start- und Zieltaste,
- ein Wechselstromimpulsrelais (Flachrelais) und
- ein Gleichstromrelais (NSF- oder Postrelais) als Signalrelais

erforderlich.
Die Start- und Zieltasten lassen sich für mehrere, die Flachrelais nur für jeweils eine Fahrstraße nutzen. Signalrelais sind ebenfalls in der Regel für jede Fahrstraße getrennt erforderlich.
Für einen Bahnhof mit sechs Gleisen und je 12 möglichen Ein- und Ausfahrten, also 24 Fahrstraßen, sind beispielsweise
- 16 Tastenschalter,
- 24 Flachrelais und
- 16 Gleichstromrelais

erforderlich. Hinzu kommen 14 Schienenkontakte, 14 Gleichrichter für die Trenngleise, 14 Lichtsignale sowie eine Anzahl verschiedenfarbiger Glühlampen.
Damit läßt sich ein Gleisbildstellwerk realisieren, das weitestgehend den sicherungstechnischen Anforderungen entsprechend dem Vorbild genügt.
Die beschriebene Gleisbildtechnik stellt das Grundprinzip dar. Es lassen sich aber noch recht interessante Erweiterungen vornehmen, wie z. B. Einrichtung von Rangierfahrstraßen, automatischer Streckenblock, Weichenendlagemelder usw., deren Erläuterung zu einem späteren Zeitpunkt folgt.

Holger Görs (DMV), Stralsund

Ländliche Gebäude an der Waterkant

Charakteristisch für das niederdeutsche Hallenhaus sind niedrige Fachwerkwände und ein sehr hohes, steiles Schilfrohrwalendach. Ein großes Tor im Giebel ermöglichte früher das Hineinfahren der hochbeladenen Erntewagen. Es ist aus einem zweiseitigen das Dach tragende Ständergerüst aufgebaut. Dadurch wird der Innenraum in drei Längsschiffe unterteilt, rechts und links befinden sich die Abseiten und in der Mitte der Flur oder die Diele. In beiden Abseiten sind Wohnräume vorhanden. Bis ins 19. Jahrhundert hinein waren dort auch Stallungen untergebracht.

Das Vorbild

Der hier vorgestellte Katen ist im Freilichtmuseum Klockenhagen bei Ribnitz-Damgarten zu sehen, wo weitere interessante Gebäude vorhanden sind. Er stand ursprünglich in Völkshagen und wurde bis zum ersten Weltkrieg von zwei Landarbeiterfamilien bewohnt. Eine Wohnung bestand lediglich aus einer Stube, die von dem in der Diele befindlichen Herd mitbeheizt werden konnte und zwei unbeheizten Kammern. Dieses Gebäude ist im norddeutschen Raum sehr verbreitet. Die Abbildungen belegen seine vielfältigen Variationsmöglichkeiten.

Sehr interessant ist an dem hier vorgestellten Gebäuden, daß die zwei typischen Giebelformen der Hallenhäuser vereinigt sind. Seite A ist als vorgekragter Halbwalen, Seite B als Vollwallen mit Toreinschnitt ausgeführt. Daneben existieren noch der Kröpelwalen und der seltener anzufindene Steilgiebel. Als Zierde werden hauptsächlich Pferdeköpfe und Giebelbretter (Wendenknüppel) in verschiedener Gestaltung verwendet.

Die Wände sind ein Fachwerk aus senkrechten Ständern, waagerechten Schwellen, Riegeln und Rahmen und schrägen Streben. Die Fächer wurden bis weit ins 19. Jahrhundert hinein gewellert, das heißt, zwischen Riegel und Schwelle wurden Spalthölzer gespannt, die dann mit Strohseilen durchflochten und beidseitig mit Lehm beworfen (geklehmt) wurden. Um ein Auswaschen der Wände zu verhindern, wurden die Fächer jährlich mit Kalk geweißt. Heute sind letztere vielfach ausgemauert.

Der Herd war ursprünglich als Schwichbogen ausgeführt. Er wurde durch einen Bogen überwölbt. Heute findet man den daraus entwickelten Glockenherd. Auffallend ist dabei das Fehlen eines Schornsteins. Das ist darauf zurückzuführen, daß der das ganze Haus durchziehende Herdrauch zum Trocknen des eingebrachten Getreides und auch zum Konservieren der Fleischvorräte genutzt wurde. Nicht zuletzt milderte man dadurch im Haus die Insektenplage. Der Ofen in der guten Stube wird als Bilegger bezeichnet, da er nicht selbst geheizt wird. Der Rauch des Herdes durchzieht ihn und heizt so die Stube.

1



2



Das Modell

Da es die verschiedensten Bauweisen gibt, um ein Gebäude herzustellen, soll nur auf die Besonderheiten bei der Anfertigung eines Katens eingegangen werden. Das Fachwerk wird aus 2 mm breiten, braungefärbten Holzleisten angefertigt. So bleibt auch im Modell die typische Holzstruktur erhalten.

Ausgemauertes Gefach wird üblicherweise aus Mauerwerk-Prägepappe dargestellt. Geklehntes Gefach erhält man, indem auf die Wandfläche zähflüssige weiße Plakatfarbe aufgetragen wird, und man danach mit einem schmalen Pinsel in beliebiger Richtung über die Fläche streicht, um die ungleichmäßige Oberfläche der Lehmschicht nachzubilden. Nach dem Trocknen der Farbe kann die Fläche durch Staub oder Schmutzwasser noch künstlich gealtert werden.

Bei der Fensterherstellung hat sich folgende Technologie bewährt: Für die

Wandfläche ist Zeichenkarton zu verwenden, in den die Fensteröffnungen eingebracht werden. Die Fensterrahmen werden aus schmalen Papierstreifen ausgeklebt und die Querstreben mit Hilfe von Zwirnfäden dargestellt. Als Fensterscheiben dient Klarsichtfolie, hinter der feines Transparentpapier als Storesimitation angebracht wird. Die Türen sind einfach herzustellen.
Zuerst werden auf starke Pappe 1 mm breite Pappstreifen mit Leim befestigt. Ein danach in Höhe der Scharniere hinter die Tür und mit einem entsprechenden Zwischenraum hinter die Wand geklebter Papierstreifen ermöglicht das Öffnen und Schließen derselben. Die schwierigste Arbeit ist das Herstellen des Schildrohrdaches. In diesem Fall wurde dabei folgender Weg beschritten: Sehr dünne Getreidehalme werden rund 5 mm lang geschnitten, und die rauhe Fläche entsteht durch das streifenweise und dichte Übereinanderkleben, so daß nur die Schnittflächen zu sehen sind. An den Krümmungen werden noch kürzere Halme angebracht, um unschöne Lücken zu vermeiden. Besondere Konservierungsmaßnahmen erübrigen sich, da das Einstreichen mit Holzkaltleim genügt. Vor dem Baubeginn sollte man gut überlegen, ob der Katen gestalterisch auf die eigene Anlage paßt. Er ist nur in einer flachwelligen Landschaft denkbar, denn ein niederdeutsches Hallenhaus und großartige Viadukte nebst Tunnelanlagen entsprechen nicht der Realität!

Quellenangaben
(1) Kleine Mecklenburgische Bauernhaus-Fibel, herausgegeben vom Mecklenburgischen Folklorezentrum
(2) Fromm, Günter: Bauten auf Modellbahnanlagen transpress VEB Verlag für Verkehrswesen, Berlin 1982.

3

Grundriß M 1:4

Ansicht E (Ansicht F spiegelgleich)

Ansicht A (Ansicht C spiegelgleich)

Ansicht D

Ansicht B — Rähm, Ständer, Riegel, Schwelle, Kopfband

Legende:
1 Diele
2 Stube, beheizbar
3 Kammer, unbeheizbar
4 Stall
5 Herd mit Bilegger (Ofen)

4



1 Vorderansicht des Katen im Freilichtmuseum Klockenhagen
2 Seiten- und Rückansicht des Katen im Freilichtmuseum Klockenhagen
3 Zeichnungen zum Nachbau (Maßstab 1:87)
4 Interessante Anbauten an einen Katen in Graal-Müritz. Ähnliche Anbauten erfolgten bei vielen Katen.

Zeichnungsentwurf und Fotos: Verfasser
Zeichnungen: G. Fromm, Erfurt

modell eisenbahner anzeigen

Bei den nachfolgenden zum Tausch angebotenen Artikeln handelt es sich um Gebrauchtwaren, die in der DDR hergestellt oder die importiert und von Einrichtungen des Groß- und Einzelhandels vertrieben worden sind. Verbindlich für die Inserate ist die Anzeigenpreisliste Nr. 2

Suche Automodelle im Originalz., 1:87, S 4000, Tanklöschfahrzeug, Feuerwehrdrehleiter, Pritsche m. Ladag., Tankwagen „Minol", Robur-Kofferfahrzeug, Culmeyeranhänger, Dampfwalze, Planierraupe, UB 80 zu kaufen oder biete Automodelle 1:87 u. Automodellkatalog. Liste anfordern. G. Schulze, Th.-Fontane-Str. 19, Schwedt, 1330

Suche Tauschpartner f. H0 sowie BR 18, 38, 43, 44, 94, ETA, SKL u. BR 99 $H0_e$, Wagen $H0_m$ Zeuke/HERR. W. Mäder, Borngasse 11, Altenburg, 7400

Suche „me" 7 u. 10/82, 1, 3, 4, 5, 6, 7, 9/83, Feuerwehrautos, BR 118 und 110 TT, BR 56 u. 35 TT T 334 TT. Biete BR 130 TT ČSD, 40,– M b. 130,– M. H. Lucia, Cottbuser Str. 45, Tschernitz, 7591

Suche „me" 1965 bis 1972 und 1979/80, in N BR 55, Baupläne anderer Lok-BR, doppelte, Kreuzungsweichen. Olaf Nowotny, Diesterwegstraße 10, Boxberg, 7586

Suche „me" 1/78, 7/79, 10/82, 5/83, 8–11/83, 6/84, 11/84, 1–3/85, „me" kompl. Jahrgänge vor 1978 und andere Eisenbahnliteratur. Schellhase, Eschenröder Str. 11, Magdeburg, 3019

Suche TT-Loks u. Eigenbauten, 4achs. Triebwagen, $H0_m$-Güterwagen, EB-Literatur. Biete H0-Loks, 40,– M b. 200,– M, $H0_e$-Güterwagen, 15,– M b. 30,– M, EB-Literatur, 10,– M b. 40,– M. Gehrhardt, Badegasse 7, Bad Frankenhausen, 4732

Kaufe Loks, H0 b. III, altes Spielzeug u. Kataloge, auch defekt. Merk, Klosterbergestr. 13, Magdeburg, 3011

Märklineisenbahn, Spur 00 b. III, von Liebhaber zu kaufen gesucht. K. Mahlberg, Zwickauer Str. 95, Reichenbach, 9800

Suche Nenngr. H0 BR 80, BR 81, BR 50, BR 42, BR 84, E 46, blau/elfenbein, VT 33, BR 64 ČSD, BR 91 SNCB, E 18, BR 91 SNCF und Eigenbauloks, Mitteleinstiegwagen, Doppelstockzüge ČSD und PKP, Drehscheibe, ältere Modellautos und Figuren. Biete neuen TT-Katalog. Uwe Streller, Palmstr. 24, Karl-Marx-Stadt, 9072

Suche in H0 ETA 177/178, Kö und SKL mit Antrieb, BR 91, E 18, E 94 und andere Loks, auch defekt; $H0_m$-Material (HERR), „me" 1952, 1953, 1956, Heft 6. Biete in H0 BR 23, 24, 41, 50, 55, 64, 75, 80, 86, 95, 42, 185, 106, 110, 118, 130, E 11; in N BR 55, 65, „me" ab 1960. Kilian, Dorfstr. 75, Grieben, 1431

Suche „Reisen m. d. Dampfbahn", „Museumsloks", „Steilrampen Thür. Wald", „Sonneberg–Probstzella". Biete „125 J. Eisenb. in Deutschl.", „Als die Züge fahren lernten", „Straßenb.-Archiv", Liste anf. Grosche, Pionierstr. 46, Wilthen, 8609

Suche in H0 BR 106 Draisine, SKL Straßenfahrzeuge alt. DDR-Prod. und anderer Firmen im Tausch gegen Stadtilm Spur S, Gleis u. rollendes Material. A. Letzner, Heydenreichstr. 21, Zittau, 8800

Suche dringend von Fromm „Modellbahnbauten" sowie weitere Ausgaben der Reihe „Modellbahnbücherei", auch kompl., zu kaufen. Todt, Fr.-Engels-Ring 23, Weimar, 5300

Suche Literatur über Berliner S-Bahn und Dampflokomotiven (außer 1933–45) zu kaufen bzw. im Tausch. Lothar Tetzner, Johann-Riesner-Straße 44, Karl-Marx-Stadt, 9026

Suche „me" 1952, 60, 64, 67, 68, Heft 1, 3, 4, 5/65, 8/66, 2/69, 2/70, Bände „Verkehrsgeschichte", Dampflok-Archiv 2 u. 3, Lok-Archiv Sachsen 1 u. 2, „Diesellok-Archiv", „Dampflok-Sonderbauarten", Tender BR 50 H0, Drehgestell, dreiachsig, f. Doppelstock H0, 4 Schnellzugwagen AB TT, auch Kauf. Biete diverse Eisenbahnliteratur u. utop. Bücher (Liste gegen Freiumschlag). E. Warnecke, A.-Bebel-Str. 24, Sohl/Vogtl., 9931

Suche „me" Jahrg. 1951 bis 1970, Straßenbahn-Archiv, „Schmalspurbahn-Archiv" sowie Bücher über Klein-, Neben-, Schmalspur- u. Straßenbahnen, Blechspielzeug-Kataloge bis 1950. Zuschr. m. Preisangabe an: T. Wirthgen, Wormser Str. 18b, Dresden, 8019

Suche zur Ersatzteilgewinnung def. TT-Loks. D. Bitterlich, Ernst-Schneller-Str. 101, Karl-Marx-Stadt, 9091

Suche in H0 ETA, SKL, Laas, VT 135 u. VT 70 m. Beiwagen, BR 01 m. Umlaufsch.-grün, 52 (SNCF), 55 (ČSD, SJ), 84, 89 sä, 91 od. a. Loks u. Wagg. Biete Wagg. u. Loks (PIKO) u. a. BR 01, 03, 55-DB, 56, 66, 75-DR-sä-SNCF, 86, 89, 95, E 144-DB, V 100, BR 106, 110, 118, 120, 130, VT 04, VT 70 blau/silber. Liste gegen Freiumschl. Verk. PIKO-Gleismaterial, neuw., geeign. f. Gleisplan Nr. 42, f. 250,– M. Kühn, E.-Humboldt-Str. 4, Gotha, 5800

Suche H0 ETA 177, Personen- u. Gepäckwagen (Eigenbau), „Kleinbahnen d. Altmark", „75 J. Heidekrautbahn", nur Tausch bzw. Ankauf. S. Sieber, Dimitroffstr. 17b, Luckenwalde, 1710

Suche in H0 BR 17, 23, 38, 39, 42, 50, 52, 89, 96, 254 u. LKW-Modelle M 1:87 a. d. In- und Ausland. Cl.-D. Fiesinger, Mühlhäuser Str. 95e, Eisenach, 5900

Suche Modellautos, ESPEWE-Geschenkpackungen und H0 Kleinzubehör zu kaufen. Biete H0- u. TT-Eisenbahnmaterial, 400,– M. S. Gärtner, O.-Kretzschmar-Str. 8, Dohna, 8313

Wer fertigt komplette Beschriftungen an D-Zug-Wagen (Y) für Nenngr. N an? Suche für N zwei DB-D-Zug-Wagen, Kfz. (Busse, Lkw), Pkw, B 1000, Bagger, Zugmaschinen, Tieflader. Kauf oder Tausch möglich. E. Grütmacker, Große Str. 75, Wittenburg, 2823

Tausche Spielzeugdampfmaschine, H0 M 61, E 69, BR 23, BR 50, BR 55, BR 64. Suche H0 BR 84, BR 91, BR 99 (HERR), ETA 177, SKL, Nenngr. N BR 55, Nenngr. TT E 70. Weiß, Kleine Beerbergstr. 3, Suhl, 6019

Tausche „me" 1974–1985, neuwertig, gebunden, je 20,– M bzw. 30,– M, gegen rollend. Material H0, $H0_m$, $H0_e$, evtl. Verkauf. Zuschriften an: E. Rudert, Eckersbacher Höhe 106, Zwickau, 9560

Tausche alte, voll funktionstüchtige 2-Zyl.-Heißluftmaschine, 300,– M, gegen H0 BR 91. Suche „me" 7/82, 9/82, 1/83, 11/83 u. 12/83 zu kaufen. R. Jungmann, Hartlebenstr. 11, Berlin, 1162

Verkaufe rollendes Modellbahnmaterial H0 für 900,– M, u. a. BR 24, 64, 64, 50, viele Personen- u. Güterwagen. Dirk Guder, Kl.-Gottwald-Str. 4, Apolda, 5320, (Samstag ab 16.00 Uhr)

Verkaufe „me" Jg. 1960–64, Eisenbahn-Jahrbücher 1963–68, Sonderbd. „125 Jahre Dt. Eisenbahnen". Heinemann, Uhlandstr. 7, Berlin, 1110

Biete in H0 BR 24, 40,– M; BR 55, 45,– M; in $H0_m$ BR 99, 120,– M. Suche im Tausch in H0 BR 91, Containerwagen, Container, Niederbord- und Rungenwagen und in $H0_e$ vierachsige Personenwagen. Biete in N BR 38, 150,– M. Suche im Tausch in TT BR 38, in $H0_m$ od. $H0_e$ Meyer- od. Malletsloks. Zuschr. an: Jürgen Biber, Dr.-Salv.-Allende-Str. 204, Karl-Marx-Stadt, 9044

Biete H0 VT 137 (3teilig, viol./elfb.), 2× BR 64, 2× BR 24, E 46 (braun), BR 80, 2 Dietz. Vorsignale, 1 Drehscheibe; in N Geh. BR 85, Modellbahnbücherei B. 1 u. 5. Suche H0-Dietzel-Hauptsignale, BR 91, V 180 m. Z. Zierstreifen, Geh. BR 89 u. Radsätze, Persw. d. Länder- u. Einheitsbauart, $H0_m$ Geh. BR 99, Persw. u. Gepäckw. v. HERR; $H0_e$ Güterw., vierachs., u. Drehgestelle v. „technomodell", Straßenfah. v. ESPEWE; „me" v. 1952–1961, 1971. Rose, Dimitroffstr. 14, Berlin, 1058

Biete H0, BR 56, 03, 41, 106; Lok-Archiv Sachsen 1 u. 2, „MPSB", „Diesellok-Archiv", „Reisen m. d. Schmalspurb.", „Rübelandb.", „Müglitztalb.", „Schmalspurb. d. OL", „Der Bayrische Bahnhof in Leipzig", „Mügelner Schmalspurnetz", „Schmalspurb. zw. Spree u. Neiße"; „BR 01", „BR 44", „DR von A–Z", Straßenb.-Archiv 1–3. Suche „Steilr. ü. Thür. Wald", „Sonneb. n. Probstz.", „Lokomotiven der DR", „Verz. dt. Lok. 1923–1963", „Thür. Waldbahn"; ält. Modellautos, H0 BR 84, 91, ETA 178, Mitteleinstiegw. Altenb. Nur zum Tausch. Birgit Kutscher, Köthener Str. 1, Sennewitz, 4101

Biete „BR 01", „Loks d. alten dt. Bahnen", „Loks aus Esslingen", „Dt. Eb. 1835–1985", Loka. Sachsen 1/2, „Reisen m. d. Schmalspurb.", DL-Sonderbauarten. Suche and. EB-Literatur. Nosske, Th.-Mann-Str. 2, Lauchhammer, 7812

Biete „Badische Lokomotiven u. Tender", Jahr 79 bis 84, „Lokarchiv Sachsen" „Dampflok" Slovart, „Modellbahnelektrik". Scheibe, Teichgartenstr. 15, Elsterberg, 6603

Verkaufe umständeh. TT-Standardgleis u. sonst. Modellbahnmaterial, mögl. zus. (Zeitw. 600,– M), Liste gegen Freiumschl. Suche „Schmalspurb. d. Oberlausitz". Chr. Krahl, Bahnhofstr. 30, Sohland, 8606

Biete H0 BR 23, 50 mit Ersatzt., je 80,– M, 80, VT 33 alt, defekt, Tender f. 23, Lokgehäuse u. Tender f. 24, je 15,– M, alte PIKO D-Zug-, Speise- u. Gepäckwagen, je 10,– M, 6achsiger Schwerlastwagen m. Trafo (Eigenbau), 40,– M, Post 4achs. gedeckter Güterwagen, 4achs. m. Bremserhaus, je 10,– M, „Eisenbahnen in Mecklenburg", „Harzquer- u. Brockenbahn/Südharzeisenb.", je 15,– M. S. Sieber, Dimitroffstr. 17b, Luckenwalde, 1710

Biete „Müglitzb.", „Harzquerb.", „Schmalspur zw. Spree u. Neiße", „Li. u. re. d. kl. Bahnen", „Brandenb. Städteb.", „MPSB", „Überschienung d. Alpen", „Dampfl.-Arch. 4", „Kl. Eisenb. g. groß u. raffiniert", „me" 59–61 u. 66–81. Suche „Spreewaldb.", „Windbergb.", „BR 44", „Auf kl. Spuren", „Geschichte d. Modell-Eisenb.". Haupt, Kleiberweg 36, Magdeburg, 3080

Biete H0 BR 24, 55, 64, 86, 118, 120, 138, E 44, CC 7007; 0-Mod.-G.-Wag. Suche H0 BR 24, 42, 0, 00 Ind.-Erz. aller Hersteller. W. Leonhardt, Henningweg 11/183–22, Berlin, 1185

Biete DRG-Umzeichnungsplan 1925, Bd. 1 und 2, neuw., 24,– M. Suche „Muldenthaleisenbahn", „me" Heft 6/83. Andreas Ruprecht, Hauptstraße 60, PSF 46–12, Niederlungwitz, 9611

Biete Modellb.-Kal. 1972, 73, 75, 76, 77, 78, 79, transpr. „Harzquerbahn", Heyerdahl „Ra 2". Suche Lit. üb. alle „Schmalspurbahnen d. DDR". Frdl. Zuschr. an: M. Puschner, Mascovstr. 1, Leipzig, 7050

Biete H0 BR 89 T 3 (Eigenb.), 200,– M; TT Zeuke V 200 m. Wagen in CCCP-Beschriftung, 100,– M. Suche TT E 70, TT 334, div. Zeuke-Güterwagen, „Modellbahnpraxis". R. Nagel, Hauptstr. 58 A, Niederlungwitz, 9611

Biete TT Jubiläums-Kassette (BR 250, Eas, Res, Rgs) f. 180,– M. Su. TT BR 35, BR 118. Nur Tausch, m. Wertausgl. G. Fiedler, Marienstr. 14, Marienberg, 9340

Biete „me" Hefte 3–6/65, 8–12/65, Jahrg. 66, 2, 12/77, 1–6/68, Jahrg. 67. Suche „me" Hefte 1–9/60, 2, 5–7, 12/61, 2/62, 1, 11, 12/63, 1, 2, 7, 8, 11/64, 1–3/65, 2, 3/70, 4/71, 7/84, bevorzugt Tausch. Angebote an: H.-J. Schubart, K.-Marx-Str. 46, Eisenach, 5900

Biete H0 23, 42, 50, 75, 89, V 200 weitere E- u. Diesell., Wg. u. Schienen Sp. S, Lok kB Sp. 0, Pers.-Wg. $H0_m$, viel Literatur über Dampfloks, von 40,– M bis 100,– M. Suche H0 38, 57, 58, 74, 93, T 3 (alles Eigenb.), GG Wg. $H0_m$. Zuschr. an: M. Weißke, Wiebelstr. 8, Leipzig, 7050

Verkaufe roll. Material H0, alles neuw., nur zus., 970,– M, Liste anfordern; „me" 70–85, pro Jahrg. 10,– M. Oelsner, Rembrandtstr. 21, Altenburg, 7400

Suche „me" Jhg. 52–57, 65, 68, 71–77, 9/66, 2/67, 1, 2, 3, 5, 10, 11/69, 1, 2, 4, 6, 9/70, 1, 2, 3, 4/78, 4, 6, 9, 10, 11/84, 2, 3, 4, 6, 7, 8, 9/85, auch Einzelhefte. H. Scheibner, Reinhardstr. 26, Karl-Marx-Stadt, 9072

Kaufe für Nenngr. H0 66 (DB), 64, 89, 91 (DR), Windbergaussichtswg., Verschlagwg., Gaskesselwg., i-Kupplungen, nur gut erh. St. Petzold, Lassallestr. 9, Auerbach, 9700

Biete „Lokarchiv Sachsen 1,2", „Loks von Borsig", „Reisen mit der Schmalspurbahn", „Schm. zw. Spree u. Neiße", „Eb. in Meckl.", orig. Lokschilder 50 4008-6, 50 4080 (spitz). Suche „Schiene, Dampf u. Kamera", „Dampflok-Archiv 3", BR 55 (N), Dampflokdias. Methling, Wismarsche Str. 15, Rostock, 2500

Vorschau

Im Heft 6/87 bringen wir u. a.:

- Werklokomotiven;
- Straßenbahnneubaustrecke in Rostock;
- Gemeinschaftsanlage der AG 1/13;
- Erinnerungen an Fritz Pilz;

Rezensionen

Autorenkollektiv unter Leitung von Generalleutnant A. S. Kljomin: „Militärtransporte Richtung Front", transpress VEB Verlag für Verkehrswesen, Berlin 1986, 216 Seiten, 29 Abbildungen, 6 Tabellen, 15,00 Mark

Der eine oder andere Leser wird sich fragen, ob die Besprechung dieses Buches im „me" überhaupt angeraten ist. Um die Antwort gleich vorwegzunehmen: Für den Eisenbahnhistoriker ja, für den Modelleisenbahner nein! Welche hervorragenden Leistungen sowjetische Eisenbahnpioniere während des zweiten Weltkrieges vollbrachten, wird beim Lesen dieses Buches immer wieder deutlich. Was aber dabei besonders auffällt: Exakte Daten über zerstörte, wieder in Betrieb genommene oder neu gebaute Strecken. In kürzester Zeit waren die dringend erforderlichen Strecken des Landes wieder befahrbar, wurden die deutschen Faschisten Stück für Stück aus dem Land getrieben! Schließlich wurde Polen befreit, und dann endlich erreichte der breitspurige Schienenstrang die stark zerstörte, ehemalige Reichshauptstadt Berlin. Immer wieder beeindrucken die zahlreichen Fakten und Zahlen. Mit welcher Akribie diese Angaben vor Ort trotz der schweren Zeit erfaßt worden sind, bringt den Leser geradezu in Erstaunen!
Ein Abschnitt dieses Buches ist besonders erwähnenswert. Er beschäftigt sich mit den sowjetischen Heeresfeldbahnen. Daß es solche in Deutschland entwickelte vor und während der beiden Weltkriege gab, ist bekannt. Aber erstmals erfährt der Leser in diesem Buch auch Angaben über sowjetische Bahnen dieser Art.
Alles in allem: Das Buch kann besonders jenen Interessenten weiterempfohlen werden, die sich mit der Eisenbahngeschichte im allgemeinen, aber auch mit der speziellen in der Sowjetunion beschäftigen oder sich mit der Entwicklung des Militäreisenbahnwesens befassen.
Wolf-Dietger Machel

Die auf dieser Seite besprochenen Bücher sind an den Handel vollständig ausgeliefert worden. Falls sie vergriffen sind, bitte die Leihmöglichkeiten in den Bibliotheken nutzen.

Ralf Grieshammer: „Riesaer Elbbrücken", Herausgeber: Reichsbahndirektion Dresden, 2. Auflage, 80 Seiten, 46 Fotos, 6 Zeichnungen, 5 Tabellen, 4,50 Mark

Die erste deutsche Fernbahn von Leipzig nach Dresden überquerte bereits vor rund 150 Jahren die Elbe bei Riesa. Über die Geschichte der Riesaer Elbbrükken erfährt der Eisenbahnfreund eine Fülle von Informationen in dieser Broschüre. Drei Brücken wurden bisher über die Elbe gebaut. Alle hatten und haben sie ihre Geschichte, eine Geschichte, die die Entwicklung der Industriestadt Riesa wesentlich beeinflußte. Diese Schrift enthält genau das, was der Leser in dem vom transpress-Verlag herausgegebenen Buch von Walter Bernhard „Brücken gestern und heute" vermißt: der Brückenbau eingebettet in die Notwendigkeit, den gesellschaftlichen Fortschritt voranzutreiben, dabei zugleich technische Details berücksichtigend. „Die Riesaer Elbbrücken" sind natürlich auch ein Stück Geschichte der Leipzig-Dresdner Eisenbahn, deren 150. Jubiläum wir 1989 begehen werden.
Die Broschüre ist noch erhältlich und wird per Nachnahme zugesandt. Interessenten wenden sich bitte an Ralf Grießhammer, Postamt 1, postlagernd, Riesa, 8400.
Wilfried Mengel

Berger, Manfred; Historische Bahnhofsbauten I; transpress VEB Verlag für Verkehrswesen, Berlin, 1986, 2., durchgesehene Auflage, 255 Seiten, 412 Abbildungen, 36,00 M

Im Jahre 1980 rezensierte „me" die Erstauflage der 1979 erschienenen „Historischen Bahnhofsbauten". Eine Wiederholung ist nicht nötig, da das mit viel Liebe und ausgezeichneter Sachkenntnis erarbeitete Werk inzwischen weiten Interessentenkreisen bekannt sein dürfte.
Erfreulicherweise sind in der Zweitauflage einige damals bemängelte Bildunterschriften berichtigt worden. Ebenso zu begrüßen ist die Tatsache, daß die vorliegende Ausgabe nunmehr Band I eines insgesamt dreiteilig geplanten Werks darstellt. Werden hierin Bahnhöfe Sachsens, Preußens, Mecklenburgs und Thüringens auf dem Territorium der DDR vorgestellt, so werden die Bände II und III die Bahnhöfe auf BRD-Gebiet in Braunschweig, Hannover, Preußen, Bremen, Hamburg, Oldenburg, Schleswig-Holstein, Bayern, Baden, Württemberg, Pfalz, Nassau und Hessen beschreiben. Man kann hierbei zweifellos die bekannte Qualität voraussetzen und darf auf die folgenden Bände gespannt sein, zumal bei Vorliegen des Gesamtwerks die Bahnhofsanlagen interessante Funktions- und Architekturvergleiche ermöglichen werden.
Lothar Nickel

Schmalspuriges selbst gebaut

Daß Schmalspurbahnen in unterschiedlichsten Nenngrößen zunehmend im Mittelpunkt des modellbauerischen Schaffens stehen, beweisen nicht nur immer wieder selbst gebaute Modelle unterschiedlicher Nenngrößen. Mehr noch zeigen die Gemeinschafts- und Heimanlagen wie beliebt die Nachgestaltung von Schmalspurfahrzeugen ist. Ganze Anlagenmotive widmen sich diesem Thema, und hinzu kommen die zahlreichen Gartenbahnen, auf denen vielfach ebenfalls schmalspurige Lokomotiven und Wagen fahren.
Auf nebenstehender Seite stellen wir ausgewählte Schmalspurfahrzeuge vor, die aufgrund ihrer Detailtreue bemerkenswert sind.

Auf Abb. 1 ein Modell der Lokomotive 99 1566 in der Nenngröße 0_e. Im Rahmen des Internationalen Modellbahnwettbewerbes 1986 in Budapest erhielt Helmut Bechmann dafür mit 96,7 Punkten den ersten Preis.
Besonders interessant dürfte auch dieses Eigenbaumodell von Joachim Focke aus Leipzig sein (Abb. 2 bis 4). Wir erwähnten dieses $H0_e$-Modell schon in den Heften 7/80 und 10/81. Da gerade sächsiche Fahrzeuge in dieser Nenngröße besonders gefragt sind, gleich einige Hinweise über die Entstehung und Funktion des Modells:
– Gehäuse aus Plastteilen von der PIKO-BR 89 (sächsische Ausführung) und diversen Kleinteilen, die Lokschilder sind mit Keilitz-Fotofarbe gelb eingefärbte Fotoschilder.
– Außenrahmen aus Messingplatinen,
– Räder von der TT-BR 81/92, Spurkranzhöhe auf 0,8 mm verringert,
– Motor von der PIKO-BR 55 (Nenngröße N),
– Antrieb erfolgt über Schnecke und Stirnzahnräder auf alle drei Achsen, Übersetzung ca. 1:24,
– Stromabnahme erfolgt durch ausgewogene Battfedern, welche mit Messingkontakten auf die Laufflächen der Räder drücken und zugleich eine gute Abfederung der Achsen gewährleisten,
– Allan-Steuerung mit vorbildgetreu arbeitender Doppelexenter und Stangen, letztere aus 0,5 mm starkem Eisenblech gefeilt und anpoliert.
Ebenfalls um ein $H0_e$-Modell handelt es sich bei der auf Abb. 5 gezeigten 99 4511. Eine ausführliche Bauanleitung über die Schwesterlokomotive 99 4512 veröffentlichen wir in den Heften 11 und 12/81.
Die 99 4511, gebaut von Uwe Gierhan, war ebenfalls beim Internationalen Modellbahnwettbewerb in Budapest 1986 dabei, erhielt mit 84 Punkten aber keinen Preis.

Fotos: Albrecht (1 und 5); J. Focke, Leipzig (2 bis 4)

95er noch mehr verbessert

Mit der 95 0028-1 hat der VEB PIKO ein hervorragend detailliertes Modell auf den Markt gebracht, das überall großen Anklang findet. Doch selbst dieses mit zahlreichen Zurüstteilen ausgestattete Modell kann mit wenigen Handgriffen optisch verbessert werden. Dazu sind folgende Arbeiten ohne großen Aufwand zu bewerkstelligen:
- Anbringen der Kuppelgriffe aus Draht (unterhalb der beiden Pufferbohlen),
- Vervollständigen der Zuleitungen für die Doppelverbund-Luftpumpe (vgl. Frontaufnahmen in „Über den Rennsteig von Sonneberg nach Probstzella", transpress VEB Verlag für Verkehrswesen, Berlin 1983, S. 161),
- Anbringen der Leitungen unterhalb des Führerhauses (Lokführerseite),
- farbliche Verfeinerungen wie weißer Ring am Schornstein, weißes Rauchkammerrad, weiße kurze Griffstangen unterhalb der Rauchkammer, weißer Zierstreifen am Rahmen, rote Fangbügel, gelb lackierte Verteilerkästen sowie
- ggf. Vervollständigen mit Kupplungsimitation und Heizkupplung an der vorderen Pufferbohle.

Zu der im Heft 2/1987 vorgestellten Umbauanleitung für eine 95er-Kohle möchte ich folgendes ergänzen.
Bis auf die 95 007, 95 017, 95 031, 95 033, 95 035 und 95 042 haben nur von allen Maschinen dieser Baureihe Fotos vorgelegen. Dabei konnte ich feststellen, daß an den kohlegefeuerten Lokomotiven neben den beiden Luftpumpen auf der Lokführerseite auch je eine Nielebock-Knorr-Pumpe auf der Heizerseite vorhanden war. Diese Nielebock-Knorr-Pumpe kennen wir vom neuesten H0-Modell der BR 56^{20}. Die Tolkien-Pumpe an der 95er war nur gemeinsam mit einer Doppelverbund-Pumpe auf der anderen Lokomotivseite – und dann fast nur bei ölgefeuerten Maschinen – zu finden. Außerdem hatten die kohlegefeuerten 95er keine Öffnung (mit Metallgitter) im Führerhausdach (Teil 1210.04 Dachaufsatz), keine rechte vordere Griffstange (Teil 1210.04) sowie nicht die Teile 1210.05/06. Dafür besaßen diese Maschinen aber auf der Lokführerseite zwei Leitungen vom Speisedom zu den beiden Pumpen. Ferner ist zu beachten, daß es Maschinen mit unterschiedlichen Sandkästen gab: hohe, kantige (wie z. B. auf der 95 0029), flache (wie auf der 95 0036) oder flache mit rundem Oberteil (PIKO-Modell). Einige Exemplare der Baureihe 95 erhielten später Nachbaukessel mit nur einem Dampfdom. Es betraf die 95 004, 95 009, 95 010, 95 015, 95 016, 95 020, 95 030 sowie die 95 032. Davon hatte nur die 95 004 einen Sandkasten, der dem des PIKO-Modells entspräche.
Wie man sieht, wurden einige dieser bulligen Lokomotiven auch in dieser Hinsicht mindestens einmal umgebaut. Was bei einem Modellumbau oder einer Umnumerierung des PIKO-Modells berücksichtigt werden sollte!
H. Titze, Berlin

Kupplungen ausgewechselt

Um auch noch Fahrzeuge älterer Produktion, wie den vierachsigen Rungenwagen der Firma Ehlke oder die Leig-Einheit auf meiner Anlage einsetzen zu können, habe ich den Kupplungsteil mit einer gut schneidenden Blechschere abgeschnitten und eine Kupplung heutiger Produktion angeklebt.
Vorher wurde die Farbe mit einer feinen Feile entfernt. Der Wagenabstand konnte dadurch zum Teil etwas verringert werden, und der Kupplungsvorgang ist sicherer geworden. Nach einer Trocknungszeit von 24 Stunden habe ich dann die Kupplungen in der erforderlichen Höhe justiert. Bewährt hat sich hierfür der Kleber Saladur. Hinter die umgerüsteten Wagen habe ich 25 zweiachsige Wagen angehängt und bewegt ohne daß die Klebeverbindung nachgegeben hat.
V. Kurzeja, Oldisleben

Häuserbeleuchtung einfach und praktisch

Zur Beleuchtung von Häusern auf den Modellbahnanlagen, haben sich auch in den üblichen Fassungen 16 V/0,2 A-stark – Glühlampen bewährt. Gebraucht werden dazu allerdings Glühlampen, die von unten in die Fassung zu stecken sind. Das „obere" Blech der Fassung muß vorher entfernt werden.
N. Verwiebe, Schwerin

In eigener Sache
Der für dieses Heft vorgesehene und angekündigte Modellbahn-Messebericht kann aus technischen Gründen erst in der Juniausgabe erscheinen.
Die Redaktion

1



2



3



4



5



In der Werkabteilung Perleberg des Raw Wittenberge wird die Modernisierung der Reisezugwagen des Harzer Schmalspurnetzes fortgesetzt. Oben: ein Fahrzeug vor dem Abbruch des Wagenkastens; unten: ein modernisiertes Fahrzeug.

Fotos: W.-D. Machel, Potsdam (24. April 1985)